

ZAKON

O ISTRAŽIVANJU NESREĆA U VAZDUŠNOM, ŽELEZNIČKOM I VODNOM SAOBRAĆAJU

I. UVODNE ODREDBE

Predmet uređenja

Član 1.

Ovim zakonom uređuje se istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, nadležnost i ovlašćenja organa za sprovođenje istrage i postupak istraživanja, kao i vršenje nadzora nad primenom ovog zakona.

Primena zakona

Član 2.

Ovaj zakon primenjuje se na:

1) istrage o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazdušnom saobraćaju:

(1) koje su se dogodile na teritoriji Republike Srbije, a sprovode se u skladu sa međunarodnim obavezama Republike Srbije,

(2) koje su se dogodile vazduhoplovima koji su registrovani u Republici Srbiji ili kojima upravlja privredno društvo sa sedištem u Republici Srbiji, a koje su se dogodile van teritorije Republike Srbije, ako takvu istragu ne sprovodi druga država,

(3) povodom kojih je Republika Srbija ovlašćena ili u skladu sa međunarodnim pravima i obavezama u mogućnosti da imenuje ovlašćenog predstavnika kako bi učestvovala kao država registracije, država korisnika, država projektovanja, država proizvodnje ili država koja na zahtev države koja sprovodi istragu obezbeđuje informacije, objekte ili stručnjake,

(4) u slučaju kada je Republici Srbiji omogućeno imenovanje predstavnika u istrazi koju vodi druga država na osnovu posebnog interesa usled smrtnih slučajeva i ozbiljnih telesnih povreda svojih državljana,

(5) na pitanja koja se tiču blagovremenog davanja informacija o svim licima i opasnom teretu u vazduhoplovu, koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu, kao i pomoći žrtvama vazduhoplovnog udesa ili ozbiljne nezgode i njihovim srodnicima;

2) istrage u železničkom saobraćaju:

(1) ozbiljnih nesreća na železničkim sistemima sa ciljem mogućeg unapređenja bezbednosti na železnici i prevenciji nesreća,

(2) ostalih nesreća i nezgoda koje pod drugačijim uslovima mogu da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to i tehnički otkaz strukturnih podsistema ili činilaca interoperabilnosti;

3) istrage u vodnom saobraćaju:

(1) u pomorskoj plovidbi vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda:

- u kojima učestvuju pomorski brodovi koji viju zastavu Republike Srbije,
- koje su od bitnog interesa za Republiku Srbiju;

(2) u unutrašnjoj plovidbi ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda:

- koje se dogode na unutrašnjim vodama Republike Srbije, bez obzira čiju zastavu vije brod koji učestvuje u nezgodi.

Ovaj zakon ne primenjuje se na:

1) istrage koje se odnose na bezbednost u slučaju udesa i ozbiljnih nezgoda koje su doživeli vazduhoplovi koji obavljaju vojne, carinske, policijske ili slične zadatke, osim ako su u udesu ili ozbiljnoj nezgodi učestvovali civilni i domaći ili strani vojni vazduhoplovi, kada udes ili ozbiljnu nezgodu istražuje mešovita civilno-vojna komisija;

2) podzemne železnice (metroe), tramvaje i druge vrste lake železnice;

3) vrlo ozbiljne pomorske nesreće, ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, pomorske nezgode, ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode u vodnom saobraćaju u kojima učestvuju samo ratni brodovi, brodovi koje upotrebljavaju državni organi koji služe isključivo u neprivredne svrhe, brodove bez sopstvenog pogona, drvena plovila, plovila za rekreaciju, osim ako imaju ili će imati posadu i prevoze više od 12 putnika za privredne svrhe, ribarska plovila dužine manje od 15 m i na nepokretne platforme.

Značenje pojmova

Član 3.

Pojedini pojmovi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

1) *bezbednosna preporuka* podrazumeva predlog mera koje u svrhu sprečavanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, daje Centar za istraživanje nesreća na osnovu informacija dobijenih u istrazi ili iz drugih izvora;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- vazduhoplov je nestao ili mu nije moguće prići;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- hospitalizaciju dužu od 48 h, koja započne u roku od sedam dana od dana kada je naneta povreda vezana za udes ili ozbiljnu nezgodu,

- prelom bilo koje kosti (izuzev jednostavnih preloma prstiju ruku, nožnih prstiju ili preloma nosa),

- razderotine koje izazivaju ozbiljna krvarenja, oštećenje nerava, mišića ili tetiva,

- povrede bilo kog unutrašnjeg organa,

- opekotine drugog ili trećeg stepena ili opekotine koja zahvataju više od 5% površine tela,

- potvrđeno izlaganje zaraznim supstancama ili štetnim zračenjima.

II. CENTAR ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA U SAOBRAĆAJU

Član 4.

Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju (u daljem tekstu: Centar) je posebna organizacija u čijoj nadležnosti je obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: nesreće).

Centar ima svojstvo pravnog lica.

Sedište Centra je u Beogradu.

U cilju ostvarivanja svojih nadležnosti iz stava 1. ovog člana, Centar mora da poseduje stručne, tehničke i finansijske kapacitete.

Član 5.

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

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

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

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

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

Član 6.

Centrom rukovodi Glavni istražitelj koji ima položaj direktora posebne organizacije.

Glavnog istražitelja postavlja Vlada na pet godina, na predlog predsednika Vlade.

Lice koje se postavlja za glavnog istražitelja mora, pored uslova koji su propisani zakonom kojim se uređuje rad na položaju državnih službenika, da ima i odgovarajuću stručnost za poslove istraživanja nesreća i najmanje devet godina radnog iskustva u vazdušnom ili železničkom ili vodnom saobraćaju.

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

Pomoćnici glavnog istražitelja moraju, pored uslova koji su propisani zakonom kojim se uređuje rad na položaju državnih službenika, da imaju i najmanje devet godina radnog iskustva u vazdušnom ili železničkom ili vodnom saobraćaju, od kojih najmanje tri godine radnog iskustva na poslovima u vezi sa bezbednošću u vazdušnom, železničkom ili vodnom saobraćaju i istraživanju nesreća.

Centar može da angažuje i odgovarajuća stručna lica, organe, organizacije i odgovarajuća pravna lica za stručnu pomoć, uz određenu naknadu u skladu sa dužinom angažovanja i složenošću poslova.

Glavni istražitelj, pomoćnici glavnog istražitelja za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, svi zaposleni Centra, kao i sva lica uključena u istraživanje nesreća dužni su da čuvaju podatke do kojih dođu u istražnom postupku kao tajnu.

Poslovi Centra

Član 7.

Centar obavlja sledeće stručne poslove:

1) u vazdušnom saobraćaju:

(1) utvrđuje uzroke udesa i ozbiljnih nezgoda i daje bezbednosne preporuke radi poboljšanja bezbednosti u vazdušnom saobraćaju,

(2) vodi bazu podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama,

(3) dostavlja podatke o udesima i ozbiljnim nezgodama iz baze podataka u Centralnu bazu Evropske komisije,

(4) razmenjuje podatke o udesima i ozbiljnim nezgodama iz baze podataka s nadležnim organima za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda zainteresovanih država uz uslov čuvanja tajnosti podataka,

(5) daje stručnu pomoć nadležnim pravosudnim organima Republike Srbije,

(6) saraduje s nadležnim organima za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u državama članicama organizacije međunarodnog civilnog vazduhoplovstva (ICAO) i drugim međunarodnim organizacijama,

(7) objavljuje rezultate istraživanja uz poštovanje načela tajnosti,

(8) učestvuje na međunarodnim skupovima i seminarima o pitanjima istraživanja, kao i usavršavanja lica koja se bave sprovođenjem istraživanja,

(9) kao i druga bezbednosna istraživanja u skladu sa ovim zakonom;

2) u železničkom saobraćaju:

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

(2) istraživanje ostalih nesreća i nezgoda koji pod određenim okolnostima mogu da dovedu do ozbiljnih nesreća,

(3) vodi bazu podataka o nesrećama i nezgodama,

(4) sastavlja konačni izveštaj o pojedinim sprovedenim istraživanjima, koji može da sadrži bezbednosne preporuke radi poboljšanja bezbednosti u železničkom saobraćaju,

(5) izveštava Evropsku agenciju za železnice (ERA), o pokretanju istraživanja ozbiljne nesreće, nesreće ili nezgode u roku od sedam dana od donošenja odluke o pokretanju istraživanja,

(6) javno objavljuje konačne izveštaje o sprovedenim istraživanjima u železničkom saobraćaju i dostavlja ih Evropskoj agenciji za železnice (ERA),

(7) objavljuje godišnje izveštaje o sprovedenim istraživanjima iz prethodne godine, najkasnije do 30 septembra. tekuće godine i dostavlja ih ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: ministarstvo) i Evropskoj agenciji za železnice (ERA),

(8) učestvuje na međunarodnim skupovima i seminarima o pitanjima istraživanja, kao i usavršavanja lica koja se bave sprovođenjem istraživanja;

3) u vodnom saobraćaju:

(1) u pomorskoj plovidbi:

- bezbednosnu istragu u svrhu utvrđivanja uzroka vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nesreća i predlaže mere radi izbegavanja vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nesreća u cilju unapređenja bezbednosti pomorske plovidbe,

- vodi bezbednosnu istragu vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nesreća, a u slučaju ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda, sprovodi prethodnu istragu sa ciljem procene potrebe sprovođenja bezbednosne istrage,

- daje bezbednosne preporuke radi povećanja bezbednosti u pomorskoj plovidbi,

- izveštava Evropsku komisiju o vrlo ozbiljnim pomorskim nesrećama, ozbiljnim pomorskim nesrećama, pomorskim nesrećama i pomorskim nezgodama u skladu sa propisom kojim se uređuje način sprovođenja postupka istraživanja i dostavlja podatke o rezultatima bezbednosnih istraga iz baze podataka u skladu sa šemom EMCIP (European Marine Casualty Information Platform),

- vodi bazu podataka ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda i razmenjuje podatke iz baze podataka sa nadležnim organima za istraživanje nesreća i nezgoda zainteresovanih država pod uslovom čuvanja tajnosti podataka,

- u okviru ostvarivanja međusobne trajne saradnje, uzajamne pomoći i rada sa nadležnim organima za istraživanje nesreća i nezgoda zainteresovanih država razmenjuju instalacije, uređaje i opremu za tehničko istraživanje olupina, brodske opreme i drugih objekata značajnih za pomorsku bezbednosnu istragu, obezbeđuje drugim organima pružanje informacije u vezi sa istraživanjem vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nesreća, pruža tehničku saradnju ili razmenu znanja potrebnih za izvođenje posebnih zadataka, pribavlja i razmenjuje informacije od značaja za analizu podataka o vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći i pomorskoj nesreći i izradu odgovarajućih bezbednosnih preporuka, priprema, izdaje i objavljuje izveštaj pomorske bezbednosne istrage,

- prikuplja podatke o preduzetim merama za sprovođenje bezbednosnih preporuka iz izveštaja o sprovedenim bezbednosnim istragama,

- saraduje sa drugim organima i organizacijama u Republici Srbiji u svrhu sprovođenja pomorske bezbednosne istrage,

- izrađuje godišnje analize vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nesreća, te po potrebi druge analize i studije,

- učestvuje u međunarodnim skupovima i seminarima radi usavršavanja lica koji se bave sprovođenjem istraživanja;

(2) u unutrašnjoj plovidbi:

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

Sredstva za rad Centra

Član 8.

Sredstva za rad Centra obezbeđuju se iz budžeta Republike Srbije.

Direktor

Član 9.

Direktor zastupa i predstavlja Centar, organizuje i rukovodi radom Centra, donosi propise i pojedinačne pravne akte Centra, donosi akt o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji radnih mesta u Centru, odlučuje o pravima, obavezama i odgovornostima zaposlenih u Centru i obavlja druge poslove.

Obaveza obaveštavanja o početku istrage

Član 10.

Centar mora u roku od sedam dana od dana donošenja odluke o početku istrage da o tome obavesti ministarstvo i nadležne međunarodne organizacije.

Identifikacija istražitelja i službena legitimacija

Član 11.

Glavni istražitelj, pomoćnici glavnog istražitelja i drugi zaposleni u Centru koji rade na poslovima istraživanja nesreća, imaju službene legitimacije.

Istražitelji iz stava 1. ovog člana su dužni da nose službene legitimacije tokom radnog vremena na vidnom mestu i da ih pokažu na zahtev nadležnog pravosudnog organa, posebno tokom uviđaja nesreće.

Službena legitimacija može da se koristi samo za namenu za koju je izdata.

Sadržina službene legitimacije i evidencije o izdatim službenim legitimacijama

Član 12.

Službenu legitimaciju izdaje Centar.

Službena legitimacija sadrži:

1) na prednjoj strani: pun naziv Centra; Mali grb Republike Srbije; tekst „Službena legitimacija lica koje istražuje nesreće”; broj službene legitimacije; radno mesto u okviru Centra; ime i prezime i fotografija imaoca;

2) na zadnjoj strani: tekst „Imalac legitimacije je ovlašćen da vrši uviđaj, istražuje uzroke nesreća i druge poslove iz nadležnosti Centra u skladu sa Zakonom o istraživanju nesreća u vazдушnom, vodnom i železničkom saobraćaju”; datum izdavanja; rok važenja i potpis i pečat direktora Centra.

Centar vodi evidenciju o izdatim službenim legitimacijama.

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

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

Bezbednost na radu

Član 13.

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

Pomoć žrtvama nesreća i njihovoj porodici

Član 14.

Plan hitnih mera pomoći koji uključuje prevoz, smeštaj i medicinsku pomoć žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće, donosi Vlada.

III. ISTRAŽNI POSTUPAK U OBLASTI VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

Član 15.

Svi udesi i ozbiljne nezgode u vazдушnom saobraćaju moraju da se istraže i analiziraju kako bi se utvrdile činjenice pod kojima su se desili, ako je moguće otkrili njihovi uzroci i potom preduzele mere kojima se sprečavaju novi udesi i ozbiljne nezgode.

Niko ne može da ograniči sadržinu i obim istraživanja, da utiče na sadržinu ili obim izveštaja o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda ili na sadržinu i obim bezbednosnih preporuka Centra.

Istraga se sprovodi na način koji obezbeđuje da svi učesnici u udesu i ozbiljnoj nezgodi imaju mogućnost da budu saslušani, odnosno da daju izjavu o udesu i ozbiljnoj nezgodi, kao i da im se omogući korišćenje rezultata istrage.

Centar i drugi nadležni organi za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda moraju okončati uviđaj na mestu udesa i ozbiljne nezgode u najkraćem mogućem roku, tako da se što pre može popraviti oštećena infrastruktura i uspostavi vazdušni saobraćaj.

Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju.

Obaveza istraživanja

Član 16.

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

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

Član 17.

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

U slučaju da na teritoriji druge države dođe do udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova koji je proizveden u Republici Srbiji, ili je registrovan u Republici Srbiji ili se koristi od strane korisnika registrovanog u Republici Srbiji, ili posada poseduje dozvolu izdatu od strane civilne vazduhoplovne vlasti Republike Srbije, Centar može da učestvuje u istražnom postupku posredstvom ovlašćenog predstavnika. Ovlašćenog predstavnika predstavljaju glavni istražitelj, ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj ili drugi zaposleni Centra kojeg određuje glavni istražitelj. Ovlašćeni predstavnik prati tok istrage i može da ode na mesto udesa ili ozbiljne nezgode.

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

Mešovita civilno-vojna komisija

Član 18.

Mešovita civilno-vojna komisija istražuje udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova ako:

- 1) su u udesu i ozbiljnoj nezgodi učestvovali civilni vazduhoplov i domaći ili strani vojni vazduhoplovi;
- 2) je mesto pada civilnog ili stranog vojnog vazduhoplova, vojni objekat ili drugi objekat od bitnog značaja za odbranu zemlje;

- 3) je došlo do udesa ili ozbiljne nezgode civilnog ili stranog vojnog vazduhoplova koji prevozi sredstva posebne namene za potrebe ministarstva nadležnog za poslove odbrane i Vojsku Srbije ili prevozi sredstva posebne namene namenjenih izvozu.

Polovinu članova u mešovitoj civilno-vojnoj komisiji imenuje Centar, a drugu polovinu članova imenuje ministar nadležan za poslove odbrane.

Mešovitoj civilno-vojnoj komisiji predsedava glavni istražitelj ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj.

Uslove pod kojima se imenuje mešovita civilno-vojna komisija, način njenog rada i način istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda bliže se uređuje propisom Vlade na predlog ministra uz saglasnost ministra nadležnog za poslove odbrane.

Obaveza prijavljivanja

Član 19.

Vlasnik, kao i korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi, član posade, svako lice koje učestvuje u održavanju, projektovanju, proizvodnji tog vazduhoplova ili u obuci njegove posade, svako lice koje je učestvovalo u pružanju tom vazduhoplovu usluga kontrole letenja, informisanja vazduhoplova u letu ili aerodromskih usluga, zaposleni u civilnoj vazduhoplovnoj vlasti Republike Srbije, kao i svako lice, ukoliko imaju saznanja da se dogodio udes ili ozbiljna nezgoda u obavezi su da o tome, bez odlaganja, obaveste Centar.

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

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

Radne grupe

Član 20.

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

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

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

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

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

Udes ili ozbiljna nezgoda stranog vazduhoplova

Član 21.

Ako strani vazduhoplov pretrpi udes ili ozbiljnu nezgodu na teritoriji Republike Srbije, Centar o tome obaveštava nadležni organ države u kojoj je vazduhoplov registrovan, države korisnika vazduhoplova, države proizvođača vazduhoplova, države projektovanja vazduhoplova i nadležne organe država čiji su se državljani nalazili u vazduhoplovu.

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

Ovlašćeni predstavnici nadležnih organa za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda država koje se obaveštavaju o udesu ili ozbiljnoj nezgodi mogu da učestvuju u radu radne grupe.

Odnos sa istražnim organima

Član 22.

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

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

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

Ovlašćenja u istraživanju udesa ili ozbiljne nezgode

Član 23.

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

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

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

- 1) na neograničen i neometan pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini;
- 2) da, bez odlaganja, sačini listu dokaza i obezbedi kontrolisano uklanjanje olupine ili delova vazduhoplova radi njihovog daljeg ispitivanja, odnosno analize;
- 3) da ima neposredan pristup i kontrolu nad uređajima za snimanje leta, njihovom sadržinom i drugim relevantnim snimcima;
- 4) da zahteva obdukciju tela poginulih lica, da sarađuje na obdukciji i da ima neposredan pristup rezultatima obdukcije ili testova izvršenih na uzetim uzorcima;

5) da zahteva lekarski pregled lica koja su učestvovala u operacijama vazduhoplova ili da zahteva da se sprovedu testovi na uzetim uzorcima i da ima neposredan uvid u rezultate pregleda, odnosno testova;

6) da pozove i ispita svedoke i da od njih zahteva da dostave informacije ili dokaze u vezi sa istraživanjem;

7) na slobodan pristup svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju vlasnik, korisnik ili proizvođač vazduhoplova, imalac potvrde o tipu, nadležna organizacija za održavanje vazduhoplova, centar za obuku, pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi, operateri aerodroma i nadležne civilne vazduhoplovne vlasti.

Obaveza poverljivosti

Član 24.

Sva dokumenta, podaci i dokazi moraju se koristiti isključivo za potrebe istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova i u druge svrhe se ne mogu koristiti.

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

Centar će proslediti podatke koje smatra relevantnim za sprečavanje udesa ili ozbiljnih nezgoda, osim podataka koji se odnose na zaštitu podataka o ličnosti, pravnim i fizičkim licima odgovornim za proizvodnju ili održavanje vazduhoplova i vazduhoplovnih delova, korišćenje vazduhoplova i obuku vazduhoplovnog osoblja i nadležnim civilnim vazduhoplovnim vlastima.

Centar je dužan da obavesti žrtve, njihove srodnike ili da javno objavi informacije o utvrđenim činjenicama, toku istrage, privremene izveštaje ili preporuke, pod uslovom da se ne utiče na istražni postupak i da se obezbedi zaštita podataka o ličnosti u skladu sa propisima kojima se uređuje zaštita podataka o ličnosti.

Obezbeđenje dokaza

Član 25.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zaštita informacija

Član 26.

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

- 1) izjave svedoka i drugih lica, izveštaji i beleške koje je Centar zabeležio ili primio tokom istrage, a koriste se u svrhu sprovođenja istrage;
- 2) dokumentacija kojom se otkriva identitet lica koja su svedočila u okviru istrage;
- 3) podaci prikupljeni u toku istrage koji se odnose na lica uključena u udesu ili ozbiljnoj nezgodi, a koji su posebno osetljivi, uključujući podatke o zdravlju pojedinca;
- 4) beleške, nacrti, mišljenja istražitelja, uključujući i informacije iz uređaja koje su snimljene tokom transporta;
- 5) informacije i dokazi koji su dali nadležni organi za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, a koji su u skladu sa međunarodnim standardima i praksom;
- 6) nacrti prethodnih ili završnih izveštaja ili privremenih saopštenja;
- 7) slike i zvuci snimljeni u pilotskoj kabini i njihovi transkripti, kao i snimci glasova u jedinici kontrole letenja, uz potvrdu da će informacije koje nisu važne za istraživanje, a naročito informacije koje mogu imati uticaj na privatnost biti na odgovarajući način zaštićene.

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

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

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

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

Izveštaj o istrazi

Član 27.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ako se pre okončanja istraživanja ukaže potreba za izradom privremenog izveštaja, pre njegovog objavljivanja, Centar može da traži komentare od odgovarajućih organa zainteresovanih država, uključujući i međunarodne organizacije, imaoca uverenja za projektovanje vazduhoplova, proizvođača

vazduhoplova i korisnika pri čemu su dužni da sadržaj konsultacija čuvaju kao poslovnu tajnu.

Pre objavljivanja izveštaja Centra, nadležni organi zainteresovanih drugih država i međunarodne organizacije, imaoci uverenja za projektovanje vazduhoplova, proizvođači vazduhoplova i korisnici mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na nacrt izveštaja.

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

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

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

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

Bezbednosne preporuke

Član 28.

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

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

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

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

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

Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka za praćenje bezbednosnih preporuka.

Dužnost čuvanja podataka

Član 29.

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

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

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

IV. ISTRAŽNI POSTUPAK U OBLASTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA

Član 30.

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

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

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

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

Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga utvrđuje Centar.

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

Ovlašćenja Centra

Član 31.

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

Centar ima pravo na:

- 1) slobodan pristup mestu nesreće ili nezgode, do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata, kao i do objekata i uređaja za upravljanje saobraćajem i signalizacijom;
- 2) popis dokaza do kojih je moguće doći u trenutku sprovođenja istrage na mestu nesreće ili nezgode i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih delova radi pregleda i analize;

3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za snimanje verbalnih izveštaja na vozu i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;

4) pristup rezultatima obdukcije tela žrtava i informacijama o zdravstvenom stanju povređenih;

5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica umešanih u nesreću ili nezgodu;

6) saslušavanje umešanih železničkih radnika i drugih svedoka;

7) pristup svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju upravljač, umešani železnički prevoznici i Direkcija.

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

Istražni postupak

Član 32.

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

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

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

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

Upravljači, železnički prevoznici, Direkcija, nastradala lica i njihova porodica, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za istraživanje nesreće ili nezgode, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obavješteni o istrazi i njenom toku.

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

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

Izveštaji Centra o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju

Član 33.

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

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

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

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

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

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

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

Informacije koje je potrebno poslati ministarstvu i Evropskoj železničkoj agenciji

Član 34.

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

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

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

Bezbednosne preporuke

Član 35.

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

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

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

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

Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana kojima su upućene bezbednosne preporuke osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija,

dužni su da podnesu najmanje jednom godišnje izveštaj Centru o merama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu preporuka.

V. ISTRAŽNI POSTUPAK U OBLASTI VODNOG SAOBRAĆAJA

Član 36.

Bezbednosna istraga u vodnom saobraćaju vrši se u cilju povećanja bezbednosti plovidbe, sprečavanja zagađenja sa broda i smanjenja opasnosti od nastanka vrlo ozbiljne pomorske nesreće, ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, pomorske nezgode, ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode.

Bezbednosna istraga iz stava 1. ovog člana vrši se podsticanjem brzog sprovođenja istrage, pravilnom analizom, utvrđivanjem uzroka i obezbeđenjem blagovremenog i tačnog izveštavanja, kao i predlaganjem preventivnih mera.

Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda koja naročito sadrži operativnu spremnost Centra, početnu ocenu i delovanje, strategiju u vezi sa obimom, smernicama i vremenskom rasporedu bezbednosne istrage, način prikupljanja i čuvanja dokaza, analizu, bezbednosne preporuke i drugo, kao i način praćenja primene bezbednosnih preporuka.

Izuzetno, istražitelji Centra mogu da odstupe od propisanog načina za sprovođenje postupka istraživanja, ako je to po njihovom stručnom mišljenju opravdano i potrebno za ostvarivanje cilja istrage.

Obaveza prijavljivanja

Član 37.

Organi i organizacije, brodari, pomorske kompanije, zapovednik broda ili lice koje ga zamenjuje i drugi članovi posade broda, lica koja su učestvovala u vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći, ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći, pomorskoj nezgodi, ozbiljnoj plovidbenoj nezgodi i plovidbenoj nezgodi, kao i sva druga pravna i fizička lica koja imaju saznanja o tome, moraju o tome bez odlaganja da obaveste Centar.

Obaveza istraživanja

Član 38.

Posle vrlo ozbiljne pomorske nesreće i pomorske nesreće mora se sprovesti bezbednosna istraga ako:

1) su u vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći i pomorskoj nesreći učestvovali pomorski brodovi koji viju zastavu Republike Srbije bez obzira na mesto vrlo ozbiljne pomorske nesreće i pomorske nesreće;

2) država ima bitan interes, bez obzira na mesto vrlo ozbiljne pomorske nesreće i pomorske nesreće.

Republika Srbija ima bitan interes za sprovođenje bezbednosne istrage kada brodovi koji učestvuju u nesrećama iz stava 1. ovog člana viju zastavu Republike Srbije, kad ima informacije korisne za istragu ili ako je iz opravdanih razloga zainteresovana za sprovođenje istrage.

Posle svake ozbiljne plovidbene nezgode u unutrašnjoj plovidbi mora se sprovesti bezbednosna istraga ako se dogodi na području Republike Srbije, bez obzira na zastavu broda koji je učestvovao u ozbiljnoj plovidbenoj nezgodi.

Član 39.

U slučaju ozbiljnih pomorskih nesreća Centar, pre donošenja odluke o pokretanju bezbednosne istrage, obavlja prethodnu procenu o potrebi preduzimanja bezbednosne istrage. Ako donese odluku da nema potrebe da sprovodi bezbednosnu istragu, razloge za takvu odluku mora zabeležiti i dostaviti Evropskoj komisiji sa propisanim podacima koja mora da sadrži obaveštenje u skladu sa propisom iz člana 46. stav 6. ovog zakona.

U slučaju pomorskih nezgoda, Centar donosi odluku o potrebi preduzimanja bezbednosne istrage.

Prilikom donošenja odluke iz st. 1. i 2. ovog člana Centar uzima u obzir težinu ozbiljne pomorske nesreće ili pomorske nezgode, vrstu broda i/ili tereta na njemu, kao i mogućnost da rezultati bezbednosne istrage mogu uticati na njihovo sprečavanje.

U slučaju plovidbenih nezgoda Centar, pre donošenja odluke o pokretanju bezbednosne istrage, obavlja procenu o potrebi preduzimanja bezbednosne istrage pri čemu uzima u obzir težinu plovidbene nezgode, vrstu broda i tereta na njemu, kao i mogućnost da rezultati bezbednosne istrage mogu uticati na sprečavanje plovidbenih nezgoda.

Član 40.

Bezbednosna istraga u pomorskoj plovidbi vrši se u najkraćem mogućem roku, a najkasnije dva meseca od trenutka kada se dogodila vrlo ozbiljna pomorska nesreća, ozbiljna pomorska nesreća, pomorska nesreća, odnosno pomorska nezgoda.

Bezbednosna istraga u unutrašnjoj plovidbi vrši se u najkraćem mogućem roku, a najkasnije mesec dana od trenutka kada se dogodila ozbiljna plovidbena nezgoda i plovidbena nezgoda.

Saradnja sa nadležnim organima za istraživanje nesreća i nezgoda drugih država

Član 41.

Svaka vrlo ozbiljna pomorska nesreća, ozbiljna pomorska nesreća, pomorska nesreća, odnosno pomorska nezgoda predmet je jedne bezbednosne istrage.

U slučaju bezbednosnih istraga iz stava 1. ovog člana koje uključuju dve ili više država, nadležni organi za istraživanje nesreća i nezgoda država sarađuju u cilju što bržeg dogovaranja koja će od njih da vodi istragu, kao i o postupku istrage. Nadležni organi za istraživanje nesreća i nezgoda država imaju jednaka prava i pristup svedocima i dokazima kao država koja sprovodi istragu, a nadležni organ za istraživanje koji vodi istragu uzima u obzir i njihovo mišljenje.

Sprovođenje paralelnih istraga o istoj vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći i pomorskoj nesreći može se vršiti u izuzetnim slučajevima pri čemu je Centar dužan da obavesti Evropsku komisiju o razlozima paralelne istrage.

Ako je u vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći, ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći, odnosno pomorskoj nezgodi učestvovao *ro-ro* putnički brod ili brzi putnički brod postupak istrage pokreće nadležni organ za istraživanje nesreća i nezgoda države u čijem teritorijalnom moru ili unutrašnjim morskim vodama se dogodila nesreća, odnosno nezgoda, ili ako se dogodila u drugim vodama, nadležni organ za istraživanje nesreća i nezgoda poslednje države u koju je uplovio taj brod,

odnosno plovilo i odgovorna je za bezbednosnu istragu i saradnju sa drugim državama.

U slučaju da na teritoriji druge države dođe do nesreća i nezgoda iz st. 1. i 8. ovog člana u kojima je učestvovao brod koji je izgrađen u Republici Srbiji, ili ima državnu pripadnost Republike Srbije, ili se koristi od strane brodarka registrovanog u Republici Srbiji, ili posada poseduje ovlašćenja o osposobljenosti izdata od strane nadležne lučke kapetanije Republike Srbije, Centar može da učestvuje u istražnom postupku posredstvom ovlašćenog predstavnika. Ovlašćenog predstavnika predstavljaju glavni istražitelj, ili glavni istražitelj za vodni saobraćaj ili drugi zaposleni Centra kojeg određuje glavni istražitelj. Ovlašćeni predstavnik prati tok istrage i može da ode na mesto nesreća i nezgoda iz st. 1. i 8. ovog člana.

Ako strani brod unutrašnje plovidbe pretrpi nezgodu iz stava 8. ovog člana na teritoriji Republike Srbije, Centar o tome obaveštava nadležni organ države u kojoj je brod registrovan, države u kojoj je brodar registrovan, državu u kojoj je brod građen, odnosno projektovan i nadležne organe država čiji su se državljani nalazili na brodu.

Ovlašćeni predstavnici nadležnih organa za istraživanje nesreća i nezgoda država koji se obaveštavaju mogu da učestvuju u radu radne grupe.

Svaka ozbiljna plovidbena nezgoda i plovidbena nezgoda u unutrašnjoj plovidbi predmet je jedne bezbednosne istrage.

Istražitelji u vodnom saobraćaju

Član 42.

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

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

Ovlašćenja u istraživanju

Član 43.

Organi i organizacije, brodari, pomorske kompanije, druga pravna lica, zapovednik broda ili lice koje ga zamenjuje, kao i drugi članovi posade broda, kao i druga fizička lica moraju omogućiti Centru da efikasno i nezavisno obavi poslove iz člana 7. stav 1. tačka 3) ovog zakona.

Centar ima pravo:

1) u pomorskoj plovidbi:

(1) na slobodan i neograničen pristup mestu vrlo ozbiljne pomorske nesreće, ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, svim pomorskim brodovima, olupinama broda ili objektima uključujući teret, opremu ili ostatke,

(2) na obezbeđivanje popisa dokaza, na kontrolisano traganje i uklanjanje olupina, ostataka ili drugih delova ili materija radi ispitivanja ili analize,

(3) da zahteva potrebna ispitivanja ili analizu predmeta, kao i slobodan pristup rezultatima tih ispitivanja ili analize,

(4) na slobodan pristup i korišćenje svih relevantnih dokumenata i zabeleženih podataka, koji se odnose na plovidbu broda uključujući i podatke Sistema zapisivanja podataka o plovidbi (VDR), koje se odnose na pomorski brod, putovanje, terete, posadu ili druga lica, predmete, uslove ili okolnosti, kao i uređaja

za čuvanje podataka o plovidbi broda koji moraju biti dostupni posle potapanja broda (crna kutija),

(5) na slobodan pristup rezultatima pregleda tela žrtava ili ispitivanja obavljenih na uzorcima sa tela žrtava,

(6) na slobodan pristup rezultatima pregleda ili ispitivanja izvršenih na uzorcima uzetim od ljudi koji su uključeni u radni proces na pomorskom brodu i svih drugih bitnih lica,

(7) na razgovor sa svedocima u odsutnosti svih lica čiji interesi bi mogli da ometaju bezbednosnu istragu,

(8) da dobije dokumentaciju o pregledu pomorskog broda i odgovarajuće podatke koje ima država zastave pomorskog broda, vlasnici, brodari, klasifikaciona društva, pomorske kompanije ili drugi nadležni organi kada te strane ili njihovi predstavnici imaju sedište u Republici Srbiji,

(9) da traži pomoć nadležnih organa za istraživanje nesreća i nezgoda drugih država, uključujući inspektore države zastave, države luke, osoblje obalne straže, operatere sistema nadzora plovidbe, ekipe za traganje i spasavanje, pilote ili drugo lučko ili pomorsko osoblje;

2) u unutrašnjoj plovidbi:

(1) na slobodan pristup vodnom putu, odnosno mestu ozbiljne plovidbene nezgode, plovidbene nezgode, brodovima i drugim plovilima, olupinama broda ili objektima uključujući teret, opremu ili ostatke,

(2) na obezbeđivanje popisa dokaza, na kontrolisano traganje i uklanjanje olupina, ostataka ili drugih delova ili materija radi ispitivanja ili analize,

(3) da zahteva potrebna ispitivanja ili analizu predmeta, kao i slobodan pristup rezultatima tih ispitivanja ili analiza,

(4) na slobodan pristup i korišćenje svih relevantnih dokumenata i zabeleženih podataka koji se odnose na plovidbu broda, uključujući i podatke Rečnog informacionog servisa (RIS), koje se odnose na brod unutrašnje plovidbe, putovanje, teret, posadu ili druga lica, brodske isprave i knjige, predmete, uslove ili okolnosti pod kojima se dogodila ozbiljna plovidbena nezgoda i plovidbena nezgoda,

(5) na slobodan pristup rezultatima pregleda ili ispitivanja izvršenih na uzorcima uzetim od članova posade broda i ljudi koji su uključeni u radni proces na brodu unutrašnje plovidbe i svih drugih bitnih lica,

(6) na slobodan pristup rezultatima pregleda tela žrtava ili ispitivanja obavljenih na uzorcima sa tela žrtava,

(7) da dobije dokumentaciju o pregledu broda unutrašnje plovidbe i odgovarajuće podatke koje ima država zastave broda unutrašnje plovidbe, vlasnici, brodari, Uprava za utvrđivanje sposobnosti brodova za plovidbu, klasifikaciona društva, lučke kapetanije ili drugi nadležni organi,

(8) da posle završene istrage, uz saglasnost ministarstva, naloži brodaru da ukloni sa vodnog puta oštećeni brod, olupine broda uključujući teret, opremu ili druge ostatke.

Slobodan pristup i korišćenje informacija i zabeleženih podataka o plovidbi koje se odnose na posadu i druga lica iz stava 2. tačka 1) podtačka (4) i stava 2. tačka 2) podtačka (4) ovog člana vrši se u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita podataka o ličnosti.

Zaštita informacija

Član 44.

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

- 1) sve izjave svedoka i drugih lica, izveštaji i beleške koje je Centar zabeležio ili primio tokom istrage;
- 2) dokumentacija kojom se otkriva identitet lica koja su svedočila u okviru istrage;
- 3) podaci koji se odnose na lica uključena u vrlo ozbiljne pomorske nesreće, ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, pomorske nezgode, ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode koji su prikupljeni u toku istrage, a koje su posebno osetljive, uključujući podatke o zdravlju pojedinaca.

Zaštita podataka

Član 45.

Centar obezbeđuje preduzimanje mera da se zaštite svi podaci s pomorskih karata, iz brodskih dnevnika, elektronskih i magnetnih zapisa, uključujući i podatke iz VDR-a i drugih elektronskih uređaja koji se odnose na pre, za vreme i posle nesreća i nezgoda u pomorskoj plovidbi, da spreči dopisivanje podataka ili zapisivanje preko tih podataka, brisanje ili druge promene podataka, spreči ometanje svih drugih uređaja koji su korisni za istragu i da u najkraćem roku prikupi i zaštiti sve dokaze u svrhu istrage.

Centar obezbeđuje preduzimanje mera da se zaštite svi podaci s elektronskih plovidbenih karata (ENC), iz brodskih dnevnika, elektronskih izveštaja sa broda unutrašnje plovidbe (ERI) i magnetnih zapisa, uključujući i podatke i informacije iz RIS-a i drugih elektronskih uređaja koji se odnose na vreme pre, za vreme i posle ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode, da spreči dopisivanje podataka ili zapisivanje preko tih podataka, brisanje ili druge promene podataka, spreči ometanje svih drugih uređaja koji su korisni za istragu i da u najkraćem roku prikupi i zaštiti sve dokaze u svrhu istrage.

Izveštaj o istrazi

Član 46.

Posle bezbednosne istrage u vodnom saobraćaju Centar sačinjava i objavljuje izveštaj o istrazi koji naročito sadrži podatke o brodu, podatke o plovidbi, podatke o pomorskim nesrećama i nezgodama, podatke o plovidbenim nezgodama u unutrašnjoj plovidbi, uključenost obalnih službi i delovanje u nuždi u pomorskoj plovidbi, opis događaja, analizu, zaključke i bezbednosne preporuke i priloge. Izveštaj ne sadrži podatke o ličnosti.

Centar može odlučiti da se za bezbednosnu istragu koja se ne odnosi na vrlo ozbiljnu pomorsku nesreću i pomorsku nesreću, a čiji rezultati ne utiču na sprečavanje budućih nesreća i nezgoda, objavi pojednostavljeni izveštaj.

Centar objavljuje konačan izveštaj o istrazi u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od dana kada se dogodila vrlo ozbiljna pomorska nesreća, ozbiljna pomorska nesreća, pomorska nesreća i pomorska nezgoda, ozbiljna plovidbena nezgoda i plovidbena nezgoda.

Ako ne postoji mogućnost objavljivanja konačnog izveštaja iz stava 3. ovog člana, Centar će objaviti privremeni izveštaj o istrazi roku od 12 meseci od dana kada se dogodila vrlo ozbiljna pomorska nesreća, ozbiljna pomorska nesreća, pomorska nesreća i pomorska nezgoda, ozbiljna plovidbena nezgoda i plovidbena nezgoda.

Baza podataka o vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći, ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći, pomorskoj nezgodi, ozbiljnoj plovidbenoj nezgodi i plovidbenoj nezgodi sadrži podatke koji se odnose na podatke o brodu, podatke o plovidbi, podatke o nesrećama i nezgodama, podatke o mestu nesreća i nezgoda, zaključcima, analizama i bezbednosnim preporukama. Baza podataka ne sadrži podatke o ličnosti.

Ministar bliže propisuje sadržinu izveštaja o bezbednosnoj istrazi o vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći, ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći, pomorskoj nezgodi, ozbiljnoj plovidbenoj nezgodi, plovidbenoj nezgodi, sadržinu obaveštenja o vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći, ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći i pomorskoj nezgodi, kao i sadržinu i način vođenja baze podataka o bezbednosnoj istrazi o vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći, ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći, pomorskoj nezgodi, ozbiljnoj plovidbenoj nezgodi i plovidbenoj nezgodi.

Bezbednosne preporuke

Član 47.

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

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

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

Član 48.

Organi i organizacije iz člana 47. stav 3. ovog zakona kojima su upućene bezbednosne preporuke, osim nadležnih organa i organizacija zainteresovanih drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju njihovog sprovođenja.

Organi i organizacije iz člana 47. stav 3. ovog zakona kojima je upućena bezbednosna preporuka, osim nadležnih organa i organizacija zainteresovanih drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da najmanje jednom godišnje podnesu izveštaj Centru o merama koje su preduzete ili su planirane da se preduzmu na osnovu datih preporuka.

Član 49.

Centar obaveštava Evropsku komisiju o vrlo ozbiljnim pomorskim nesrećama, ozbiljnim pomorskim nesrećama, pomorskim nesrećama i pomorskim nezgodama u skladu sa propisom iz člana 46. stav 6. ovog zakona.

VI. NADZOR

Član 50.

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona, vrši ministarstvo.

VII. KAZNE NE ODREDBE

Prekršaji

Član 51.

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

Novčanom kaznom od 150.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu novčanom kaznom od 20.000 do 150.000 dinara.

Član 52.

Novčanom kaznom od 20.000 do 150.000 dinara kazniće se za prekršaj odgovorno lice – zapovednik broda ili lice koje ga zamenjuje, drugi članovi posade i druga fizička lica ako:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 53.

Centar za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda obrazovan članom 206. Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 73/10, 57/11, 93/12 i 45/15) nastavlja sa radom kao Centar za istraživanje nesreća, u skladu sa ovim zakonom.

Poslovi istraživanja nesreća u železničkom i vodnom saobraćaju obavljaće Centar počev od 1. januara 2016. godine.

Rokovi za donošenje podzakonskih akata

Član 54.

Ministar će u roku od godinu dana od stupanja na snagu ovog zakona doneti podzakonska akta iz člana 12. stav 5, člana 15. stav 5, člana 19. stav 3, člana 27. stav 16, člana 28. stav 6, člana 33. stav 7, člana 36. stav 3. i člana 46. stav 6. ovog zakona.

Vlada će u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona doneti podzakonska akta iz člana 14. i člana 18. stav 4. ovog zakona.

Član 55.

Centar će u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona obavestiti Evropsku komisiju o ovlašćenim organima koji će imati pristup Evropskoj informacionoj platformi za pomorske nesreće (*European Marine Casualty Information platform – EMCIP*).

Prestanak važenja drugih propisa

Član 56.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaju da važe odredbe čl. od 119. do 124. Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, broj 104/13) i čl. od 204. do 217, član. 258. stav 1. tač. 100), 101) i 102) i član. 260. stav 1. tač. 64), 65) i 66). Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 73/10, 57/11, 93/12 i 45/15).

Član 57.

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

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

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

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA I CILJEVI KOJI SE OSTVARUJU

Oblast istraživanja nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju u Republici Srbiji delimično je uređen materijalnim zakonima po vidovima saobraćaja i to: Zakonom o vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, 73/10, 57/11, 93/12 i 45/15), Zakonom o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, broj 104/13), Zakonom o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama („Službeni glasnik RS”, br. 73/10, 121/12 i 18/15) i Zakonom o pomorskoj plovidbi („Službeni glasnik RS”, br. 87/11, 104/13 i 18/15), koji su stvorili pretpostavku za harmonizaciju nacionalnog zakonodavstva s propisima EU (u daljem tekstu: EU), što predstavlja jedan od prioriteta u okviru procesa pristupanja EU. Osnovni razlozi za donošenje Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju jesu dalje usklađivanje sa standardima i preporučenom praksom Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO) i Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i pravnim tekovinama EU.

Razlozi za donošenje ovog zakona prvenstveno su da se unapredi nivo bezbednosti u transportnom sistemu Srbije kroz sprovođenje pouzdane, nepristrasne, transparentne i efikasne organizacije za istraživanje nesreća i istražnog postupka, u skladu sa zakonodavstvom EU i međunarodnim konvencijama. Cilj je, prevashodno, da se obezbedi pouzdana i nezavisna istraga u slučaju udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovodbenih nezgoda i plovodbenih nezgoda u vodnom saobraćaju

Ono što se ističe kao jedan od razloga za donošenje ovog zakona je usklađivanje sa svim relevantnim izvorima prava u domaće zakonodavstvo, čime se postiže usklađivanje zakonodavnog sistema Republike Srbije sa pravom Evropske unije (u daljem tekstu: EU). Predlog zakona unosi u domaće zakonodavstvo sledeće propise EU: Uredbu (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. oktobra 2010. godine o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu i stavljanju van snage Direktive 94/56/EZ, Direktivu 2004/49/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 29. aprila 2004. godine o bezbednosti železnica Zajednice i izmeni direktive Saveta 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u železničkom prevozu i direktive 2001/14/EZ o dodeli železničkog, infrastrukturnog kapaciteta i naplaćivanju taksi za korišćenje železničke infrastrukture i dodeli rešenja o bezbednosti i Direktivu 2009/18/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 23. aprila 2009. godine o određivanju osnovnih načela o istraživanju nesreća u području pomorske plovidbe i o izmeni Direktive Saveta 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Evropskog parlamenta i Saveta.

Na osnovu iskustava u okruženju, ali i preporuka dobijenih kroz projekat Unapređenje procesa istraživanja udesa (procedure i organizacija) u sektoru transporta (laci twining- Twinning Light) koji je sproveden u Ministarstvu saobraćaja u periodu od 12. septembra 2013. do 28. februara 2014. godine, preporučeno je da se pristupi izradi jedinstvenog zakona, kao i osnivanju jednog tela za istrage nesreća za sva tri vida saobraćaja – Centra za istraživanje nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: Centar).

Zakonom o vazдушnom saobraćaju je za obavljanje stručnih poslova koji se odnose na organizaciju i sprovođenje bezbednosnog istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda civilnih vazduhoplova, kao i za prikupljanje i analizu podataka od značaja za vazduhoplovnu bezbednost i predlaganje mera za sprečavanje novih udesa, obrazovan Centar za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda Republike Srbije, kao posebna organizacija koji od 2010. godine vrši poslove istraživanja u oblasti vazdušnog saobraćaja. U oblasti železničkog i vodnog saobraćaja nije obrazovano telo za istraživanje nesreća. Zakonom o bezbednosti i interoperabilnosti železnice propisano je da će se osnivanje tela za istraživanje ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju osnovati posebnim zakonom. Zakonom o pomorskoj plovidbi je propisano da će se nezavisni državni organ za ispitivanje nesreća u pomorskoj plovidbi osnovati posebnim zakonom.

Odredbama ovog zakona predviđeno je da Centar, organizaciono i funkcionalno bude nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica (upravljača infrastrukture i operatera), kao i od svake druge zainteresovane strane, čiji bi interesi mogli da dođu u sukob sa interesom istraga. Centar će, takođe, biti nezavisan od državnih institucija (ministarstvo, nacionalno telo za bezbednost, itd).

Glavni zadatak Centra je sprovođenje tehničkih istraga udesa i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju i davanje predloga preporuka, u cilju izbegavanja ponavljanja sličnih nesreća i smanjenja broja poginulih, povređenih, kao i materijalne štete u vazдушnom, železničkom i vodnom saobraćaju.

Ovim zakonom je predviđeno da su istrage u sva tri vida saobraćaja nezavisne od istrage pravosudnih organa, čiji je glavni cilj odlučivanje o eventualnim kaznenim merama i obeštećenju žrtava, i svake interne istrage, koju sprovodi neki od učesnika, a koja za cilj ima da se u najkraćem mogućem roku utvrdi koje mere treba preduzeti kako bi se sprečilo da se sličan događaj ponovi, odnosno da se ublaže njegove posledice.

Navedene istrage (Centra, sudska i interna) nezavisne su jedna od druge, imaju različite ciljeve, pokrivaju različite oblasti i nemaju iste zahteve u pogledu vremenskog rasporeda za izvlačenje zaključaka.

Donošenje ovog zakona doprineće povećanju bezbednosti u sva tri vida saobraćaja preventivnim delovanjem Centra. Preventivnim delovanjem, odnosno bezbednosnim preporukama koje daje Centar posle istrage svake nesreće i njihovom primenom od strane pravnih i fizičkih lica kojima su upućene, imaće kao rezultat smanjenje broja nesreća, broja žrtava, materijalne štete i sprečavanje zagađenja životne sredine.

III. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA ZAKONA

Zakon je podeljen na jasno izdvojene glave koje uređuju srodna pitanja i odnose.

Članom 1. propisuje se predmet uređivanja i to: istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, nadležnost i ovlašćenja organa za

sprovođenje istrage, postupak istraživanja, kao i vršenje nadzora nad primenom ovog zakona.

Članom 2. propisuje se primena zakona na istrage u vazдушnom, železničkom i vodnom saobraćaju i s tim u vezi se navodi da se on primenjuje na istrage o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazдушnom saobraćaju, istrage ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, istrage vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda u pomorskoj plovidbi i na istrage ozbiljnih plovidbenih nezgoda u unutrašnjoj plovidbi, i propisuju se izuzeci od primene ovog zakona.

Članom 3. definisani su pojmovi koji se koriste u tekstu Predloga zakona.

Članom 4. propisuje se nadležnost Centra, koji ima svojstvo pravnog lica sa sedištem u Beogradu.

Čl. 5. i 6. propisuju se funkcionalna i organizaciona nezavisnost Centra, pojam Glavnog istražitelja, uslovi koje Glavni istražitelj mora da ispunjava kao i mogućnost angažovanja stručnih lica, organa, organizacija i odgovarajućih pravnih lica za stručnu pomoć za istraživanje nesreća.

Čl. 7. i 8. uređuju se poslovi Centra posebno za vazdušni saobraćaj, železnički saobraćaj, pomorsku plovidbu i unutrašnju plovidbu, i sredstva za rad Centra, i to da se sredstva za rad Centra obezbeđuju u budžetu Republike Srbije.

Članom 9. propisuje se položaj i ovlašćenja direktora Centra.

Članom 10. propisuje se obaveza obaveštavanja o početku istrage ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja i nadležnih međunarodnih organizacija u roku od sedam dana od dana donošenja odluke o početku istrage.

Članom 11. propisuju se obaveza glavnog istražitelja, pomoćnika glavnog istražitelja i drugih stalno zaposlenih u Centru koji rade na poslovima istraživanja nesreća, da imaju službene legitimacije.

Čl. 12, 13. i 14. propisuju se sadržina službene legitimacije i evidencije o izdatim službenim legitimacijama, bezbednost na radu i pomoć žrtvama nesreća i njihovoj porodici koja podrazumeva plan hitnih mera, koji donosi Vlada.

Članom 15. propisuje se istražni postupak u oblasti vazdušnog saobraćaja.

Članom 16. propisuje se obaveza Centra da istraži svaki udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova ukupne mase na poletanju veće od 2.250 kg, dok u slučaju udesa ili ozbiljne nezgode drugih vazduhoplova, Centar istražuje svaki udes ili ozbiljnu nezgodu pri kojoj je došlo do smrtne povrede, dok u ostalim slučajevima može da pokrene istraživanje ukoliko smatra da je u interesu bezbednosti vazdušnog saobraćaja.

Članom 17. propisuje se saradnja Centra sa nadležnim organima za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, i reguliše se slučaj da dođe do udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji je proizveden ili je registrovan u Republici Srbiji, ili se koristi od strane korisnika registrovanog u Republici Srbiji, na teritoriji druge države.

Članom 18. propisuje se nadležnost mešovite civilno-vojne komisije, izbor članova, predsedavanje i propisuje se da se uslovi pod kojima se imenuje mešovita civilno-vojna komisija, način istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda bliže uređuju propisom Vlade na predlog ministra nadležnog za poslove saobraćaja uz saglasnost ministra nadležnog za poslove odbrane.

U čl. 19. i 20. definiše se obaveza obaveštavanja Centra o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, od strane vlasnika vazduhoplova, korisnika vazduhoplova, člana posade i

drugih lica, propisuje se radna grupa koja sprovodi istraživanje udesa ili ozbiljnih nezgoda koja se formira za svaki udes ili ozbiljnu nezgodu posebno.

U čl. 21. - 24. propisuje se udes ili ozbiljna nezgoda stranog vazduhoplova, utvrđuje se odnos Centra sa istražnim organima, obaveza Direktorata civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu: Direktorat) da Centru dostavi sve podatke i dokumenta prikupljena tokom postupka istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode, posebno prijave događaja, izjave učesnika, ovlašćenja Centra da preduzme potrebne mere kojima ispunjava zahteve istraživanja, obaveza poverljivosti koja podrazumeva da se sva dokumenta, podaci i dokazi moraju koristiti isključivo u svrhu istrage i u druge svrhe se ne mogu koristiti.

U čl. 25. i 26. propisuje se obezbeđenje dokaza koje nalaže Centru sigurno postupanje sa dokazima, preduzimanje mera za zaštitu dokaza koje su od značaja za sprovođenje istrage, zaštita dokumenata i informacija koje su od značaja za sprovođenje istrage.

Članom 27. propisuje se sadržina izveštaja o istrazi koji odgovara vrsti i težini udesa ili ozbiljne nezgode, sadržina baze podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama kao i ovlašćenje ministra da bliže propiše sadržinu izveštaja o istrazi udesa i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom saobraćaju i sadržinu i način vođenja baze podataka.

U čl. 28. i 29. propisuje se obaveza Centra da naredbom donese bezbednosne preporuke na osnovu analize podataka i rezultata sprovedene istrage koje se upućuju stranama na koje se odnose, nadležnim organima i organizacijama u Republici Srbiji, kao i zainteresovanim organima i organizacijama drugih država i međunarodnim organizacijama, a članom 29. propisuje se obaveza Centra da trajno čuva izveštaje i izjave učesnika udesa ili ozbiljnih nezgoda u vazдушnom saobraćaju.

Članom 30. propisuje se istražni postupak u oblasti železničkog saobraćaja.

U čl. 31. i 32. definišu se ovlašćenja Centra da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke i uređuje se istražni postupak ukoliko se nesreća ili nezgoda dogodi na graničnim objektima između Republike Srbije i drugih država.

U čl. 33. - 35. propisuje se sadržina izveštaja i sadržina baze podataka o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, kao i ovlašćenje ministra da bliže propiše sadržina izveštaja o istrazi nesreće i nezgode u železničkom saobraćaju, informacije koje se šalju ministarstvu i Evropskoj železničkoj agenciji i bezbednosne preporuke koje naredbom donosi Centar, koje se upućuju Direkciji, a u slučaju kada je to potrebno i drugim organima i organizacijama u Republici Srbiji kao i nadležnim organima i organizacijama zainteresovanih drugih država i međunarodnim organizacijama, a koje ne mogu biti osnov za utvrđivanje krivice za nesreću ili nezgodu.

Članom 36. propisuje se istražni postupak u oblasti vodnog saobraćaja.

U čl. 37. i 38. propisuje se obaveza prijavljivanja nadležnih organa i organizacija, broдача, pomorske kompanije, članova posade broda, lica koja su učestvovala u nesrećama, kao i svih drugih pravnih i fizičkih lica da o svim nesrećama i nezgodama obaveste Centar, obaveza istraživanja koja podrazumeva da se posle vrlo ozbiljne pomorske nesreće i pomorske nesreće mora sprovesti istraga.

U čl. 39. i 40. propisuje se da Centar pre donošenja odluke o pokretanju bezbednosne istrage obavlja prethodnu procenu o potrebi preduzimanja bezbednosne istrage, kao i da se bezbednosna istraga u pomorskoj plovitbi vrši u

najkraćem mogućem roku, a najkasnije dva meseca od trenutka kada se dogodila vrlo ozbiljna pomorska nesreća, ozbiljna pomorska nesreća, pomorska nesreća, odnosno pomorska nezgoda, a bezbednosna istraga u unutrašnjoj plovidbi vrši se u najkraćem mogućem roku, a najkasnije mesec dana od trenutka kada se dogodila ozbiljna plovidbena nezgoda i plovidbena nezgoda.

U čl. 41. i 42. propisuje se saradnja sa nadležnim organima za istraživanje nesreća i nezgoda drugih država, uređuje se položaj istražitelja u vodnom saobraćaju, kao i da se odredbe člana 20. ovog zakona, koje se odnose na radne grupe, primenjuju i na istražni postupak u vodnom saobraćaju.

U čl. 43. - 45. definišu se ovlašćenja Centra da nezavisno i efikasno obavlja poslove istraživanja, zaštita informacija koja podrazumeva da se dokumentacija i informacije koje su od značaja za sprovođenje istrage koriste isključivo u svrhu istrage i obaveza Centra da preduzme sve mere u svrhu zaštite podataka koji su od značaja za sprovođenje istrage.

Članom 46. propisuje se obaveza Centra da sačini i objavi izveštaj o istrazi kao i ovlašćenje ministra da bliže propiše sadržinu izveštaja o istrazi nesreća i nezgoda, sadržinu obaveštenja o nesreći i nezgodi, kao i sadržinu i način vođenja baze podataka.

U čl. 47. - 49. propisuje se obaveza Centra da naredbom donese bezbednosne preporuke na osnovu analize podataka i ukupnih rezultata sprovedene istrage u vodnom saobraćaju i obaveza obaveštavanja Evropske komisije o nesrećama i nezgodama.

Članom 50. definiše se nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona koje vrši ministarstvo.

U čl. 51. i 52. propisuju se kaznene odredbe - prekršaji za privredna društva ili druga pravna lica, kao i prekršaji odgovornog lica, odnosno fizičkih lica.

U čl. 53. - 57. propisuju se prelazne i završne odredbe koje se odnose na činjenicu da je Centar za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda osnovan Zakonom o vazdušnom saobraćaju i nastavlja sa radom kao Centar za istraživanje nesreća i da će se poslovi istraživanja nesreća u železničkom i vodnom saobraćaju obavljati počev od 1. januara 2016. godine; propisuju se rokovi za donošenje podzakonskih akata, obaveza Centra da u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona obavesti Evropsku komisiju o ovlašćenim organima koji će imati pristup Evropskoj informacionoj platformi za pomorske nesreće, kao i prestanak važenja drugih propisa i stupanje na snagu ovog zakona.

IV. FINANSIJSKA SREDSTVA POTREBNA ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

U skladu sa članom 48. Zakona o budžetskom sistemu („Službeni glasnik RS”, br. 54/09, 73/10, 101/10, 101/11, 93/12, 62/13, 63/13 - ispravka, 108/13 i 142/14), za sprovođenje ovog zakona za 2016. godinu potrebno je obezbediti sredstva okvirno u iznosu od 37.971.000 dinara.

Centar je pravni naslednik Centra za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda Republike Srbije koji u skladu sa Zaključkom Vlade 05 Broj: 110-9999/2014 od 3. septembra 2014. godine, kojim se daje saglasnost na Pravilnik o unutrašnjem uređenju i sistematizaciji radnih mesta, zapošljava 12 zaposlenih. S obzirom da se do današnjeg dana nisu stekli uslovi za zapošljavanje 10 lica i da Centar zapošljava samo glavnog istražitelja i pomoćnika glavnog istražitelja, činjenica je da je Centar za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda Republike Srbije onemogućen da funkcioniše u svom punom kapacitetu. Očekujemo da će do kraja 2015. godine, u Centru za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda Republike Srbije biti angažovano ukupno šest

izvršilaca (dva postojeća izvršioca, dva izvršioca za koje je dobijena saglasnost Vlade, i dva izvršioca planirana do kraja 2015. godine).

Ovim zakonom predviđeno je da će Centar za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda Republike Srbije nastaviti sa radom kao Centar za istraživanje nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju, koji će pored poslova istraživanja nesreća u oblasti vazdušnog saobraćaja, obavljati i poslove istraživanja nesreća u oblasti železničkog i vodnog saobraćaja počev od 1. januara 2016. godine, te je stoga potrebno u 2016. godini zaposliti još šest zaposlenih, u skladu sa sistematizacijom radnih mesta u Centru, kao i važećim propisima vezano za postupak pribavljanja saglasnosti za novo zapošljavanje.

Struktura troškova koje treba predvideti ovim zakonom je sledeća:

RASHODI I IZDACI ZA 2016. GODINU

Ekonomska klasifikacija	Opis ekonomske klasifikacije	2016.
411	Plate dodaci i naknade zaposlenih	7.800.000
412	Socijalni doprinosi na teret poslodavca	1.396.000
413	Naknade u naturi	60.000
414	Socijalna davanja zaposlenima	200.000
415	Naknade troškova za zaposlene	1.200.000
416	Nagrade zaposlenima i ostali posebni rashodi	100.000
421	Stalni troškovi	8.615.000
422	Troškovi putovanja	3.000.000
423	Usluge po ugovoru	9.800.000
424	Specijalizovane usluge	
425	Tekuće popravke i održavanje	1.000.000
426	Materijal	2.000.000
463	Transferi ostalim nivoima vlasti	
482	Porezi, obavezne takse i kazne	300.000
483	Novčane kazne i penali po rešenju sudova	500.000
485	Naknada štete za povrede ili štetu nanetu od strane državnih organa	
512	Mašine i oprema	2.000.000
515	Nematerijalna imovina	
UKUPNO:		37.971.000

V. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Predlaže se donošenje ovog zakona po hitnom postupku, u skladu sa članom 167. Poslovnika Narodne skupštine („Službeni glasnik RS”, broj 20/12-prečišćen tekst), radi usklađivanja propisa kojima se uređuje istraživanje nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju sa propisima Evropske unije.

Razlog donošenja po hitnom postupku je i ispunjenje međunarodnih obaveza Republike Srbije, odnosno priprema Pregovaračke grupe za transport (PG 14) za otvaranje Poglavlja 14 za pregovore delegacija Republike Srbije i EU koji se očekuju imajući u vidu činjenicu da je završena faza eksplanatornog i bilateralnog sastanka u vezi sa prilagođavanjem propisa Republike Srbije sa propisima EU u oblasti vazdušnog, železničkog i vodnog saobraćaja.

ANALIZA EFEKATA ZAKONA

1. Određivanje problema koje zakon treba da reši

Vazdušni, železnički i vodni saobraćaj igraju važnu ulogu u našim svakodnevnim životima. Međutim, sektor transporta izaziva različite probleme. Nesreće su jedan od najznačajnijih problema u oblastima sektora transporta, jer oni mogu da izazovu ljudske žrtve, značajan gubitak vrednosti imovine, ugrožavanja životne sredine i poremećaja različitih funkcija društva. Građani i transportni radnici treba da imaju transportni sistem na raspolaganju koji odgovara njihovim očekivanjima i potrebama, i u pogledu bezbednosti.

Predlog zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju je novi zakon, koji uređuje oblast koja je do sada delimično bila uređena sistemskim zakonima po modovima transporta

U Republici Srbiji se oblast istraživanja nesreća uređuje Zakonom o vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 73/10, 57/11 i 93/12), kojim se predviđa pojam udesa i ozbiljne nezgode, Zakonom o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, broj 104/13), kojim se predviđa pojam ozbiljne nesreća, nezgoda i ostale nesreće, Zakonom o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama („Službeni glasnik RS”, br. 73/10 i 121/12) kojim se predviđa pojam plovidbene nezgode i Zakonom o pomorskoj plovidbi („Službeni glasnik RS”, br. 87/11 i 104/13). kojim se predviđa pojam pomorske nesreće i pomorske nezgode. Tendencija broja nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju je ozbiljan i kompleksan problem i zahteva uređenje ove oblasti sa pravnog i ekonomskog aspekta. Istovremeno se uvećavaju i rizici bezbednosti u saobraćaju, pa je neophodno i sa tehničkog aspekta urediti ovu oblast.

Takođe, obaveza donošenja zakona kojim bi se detaljno regulisala oblast istraživanja nesreća neophodno je iz više razloga:

1) Istraživanje nesreća predstavlja vrlo kompleksno pitanje sa pravno-tehničkog i bezbednosnog aspekta i zato mora biti uređena posebnim propisima. U Zakonu o vazdušnom saobraćaju u kome se najviše pominje pojam nesreća, ali pod terminologijom koja je specifična za vazdušni saobraćaj, podrazumevajući pod time udes i ozbiljnu nezgodu, ima malo odredaba koje se odnose konkretno na udese i ozbiljne nezgode vazduhoplova i one su vrlo uopštene.

2) U propisima ne postoji jedinstvena terminologija vezana za nesreće u saobraćaju, odnosno nesreća se različito definiše u različitim vidovima saobraćaja, pa s tim u vezi imamo udes i ozbiljnu nezgodu u vazdušnom saobraćaju, ozbiljne nesreće u železničkom saobraćaju, ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, pomorske nezgode, plovidbene nezgode u vodnom saobraćaju. Stoga je neophodno poštovati terminologiju koja postoji u svakom vidu saobraćaja, i ovim zakonom na jedinstven način regulisati oblasti istraživanja nesreća. Zatim se moraju usvojiti jedinstveni termini i njihove definicije koji su usklađeni sa Uredbom (EU) 996/10 Evropskog parlamenta i Saveta koja se odnosi na istraživanje i prevenciju udesa i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu, koja zamenjuje Uputstvo/Direktivu 94/56/EZ, Direktivom Saveta 49/2004 o bezbednosti na železnicama Zajednice, kojom se menjaju i dopunjavaju Direktiva Saveta 95/18/EZ o izdavanju licenci preduzećima za železnički saobraćaj i Direktiva 2001/14/EZ o dodeli kapaciteta železničke infrastrukture i naplati naknada za korišćenje železničke infrastrukture i bezbednosnoj sertifikaciji (Direktiva o bezbednosti), Direktivom 2009/18/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 23. aprila 2009. godine o uspostavljanju osnovnih principa sprovođenja istraga nesreća u sektoru pomorskog transporta, kojom se

menja i dopunjuje Direktiva 1999/35/EZ i Direktiva 2002/59/EZ Evropskog parlamenta i Saveta.

3) Usklađivanje propisa iz oblasti nesreća sa gore pomenutim Direktivama je neophodno i iz razloga, što je strateški cilj Republike Srbije članstvo u EU .

2. Ciljevi koji se donošenjem zakona postižu

Razlozi za donošenje ovog zakona sadržani su u potrebi jedinstvenog uređenja ove materije, da bi se obezbedio veći stepen zaštite života, zdravlja i bezbednosti lica koja koriste vazduhoplove, železnicu i plovila.

Nesreće su delimično obrađene u Zakonu o vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 73/10, 57/11 i 93/12), Zakonu o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, broj 104/13), Zakonom o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama („Službeni glasnik RS”, br. 73/10 i 121/12) i Zakonu o pomorskoj plovidbi („Službeni glasnik RS”, br. 87/11 i 104/13). Međutim, zbog obimnosti ove oblasti, potrebe za usklađivanjem sa EU zakonodavstvom i donošenjem podzakonskih propisa, kojima bi se dalje normirala ova oblast, bilo je neophodno da se pristupi izradi ovog zakona.

Ovim zakonom uređuje se istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, nadležnost i ovlašćenja organa za sprovođenje istrage, postupak istraživanja, kao i vršenje nadzora nad primenom ovog zakona.

Kada se dogodi nesreća, mora se istražiti. Nakon nesreće transportnog sistema, istraga može da se pokrene od strane različitih organizacija. Ciljevi ovih istraživanja su različiti. Istraga nesreće je sistem podeljen na takav način da se sastoji od dve vrste istraživanja: sudske istrage i bezbednosne istrage. Sudska istraga znači, pojednostavljeno, istraga koja ima za cilj da ukaže na to ko je kriv za nesreću i ko je odgovoran za nesreću.

S druge strane, svrha istrage koja je predmet ovog zakona je da se identifikuju uzroci nesreća i svi drugi uzročni faktori koji su doprineli nesrećama. Istraga odgovara na tri pitanja: šta se desilo, zašto se desilo i šta se može učiniti da se spreče nesreće u budućnosti. Istražni organ daje preporuke o tome šta treba da se uradi od strane Vlade, sektora saobraćaja i drugih stranaka (Agencija iz oblasti bezbednosti saobraćaja na nivou Evropske unije) za poboljšanje bezbednosti u saobraćaju.

Koliko je važan ovaj segment, koji davanjem preporuka svim relevantnim organima doprinosi poboljšanju oblasti bezbednosti, a samim tim i smanjenju broja poginulih i povređenih, govori i sam broj ovakvih ishoda u oblastima vazdušnog, železničkog i vodnog saobraćaja u proteklom periodu.

Takođe, Centar za istraživanje nesreća deluje kao posebna organizacija koja je nadležna za obavljanje poslova iz čl. 4. i 5. ovog zakona. Napominjemo, da u pravnim aktima Evropske Unije ne postoji eksplicitno naveden pravni oblik koji „telo za istraživanje nesreća“ treba da ima , već samo potreba i obaveza za osnivanjem „tela za istraživanje nesreća“.

3. Druge mogućnosti za rešavanje problema

S obzirom da je problematika obrađena ovim zakonom izuzetno kompleksna, ne postoji druga logična mogućnost za rešavanje navedenih pitanja i za uređivanje ove oblasti.

Jedna od mogućnosti koja je razmatrana na početku izrade ovog zakona (praksa u nekim od evropskih zemalja od koje se polako odustaje) bila je da se oblast uredi donošenjem tri pojedinačna zakona za svaki od modova transporta, kao i osnivanje tri organa, nezavisna za istraživanje udesa u vazдушnom, železničkom i vodnom saobraćaju.

Imajući u vidu višestruko potrebno vreme i novac, a da se time ne bi postigli veći efekti, čak naprotiv, pristupilo se izradi jedinstvenog zakona za istraživanje nesreća.

4. Zašto je donošenje zakona najbolje za rešavanje problema

Istraživanje nesreća u vazдушnom, železničkom i vodnom saobraćaju u Republici Srbiji nisu uređene jedinstvenim zakonom, ali postoje propisi koji u manjoj ili većoj meri uređuju pomenutu oblast i to su:

- Zakon o vazдушnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 73/10, 57/11 i 93/12);
- Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni Glasnik RS”, broj 104/2013);
- Zakon o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama („Službeni glasnik RS”, br. 73/10 i 121/12);
- Zakon o pomorskoj plovidbi („Službeni glasnik RS”, br. 87/11 i 104/13).

Konstatujemo, nakon svega prethodnog navedenog, da u Republici Srbiji ne postoji, niti je postojao poseban zakon kojim se uređuje oblast istraživanja nesreća. Cela materija je jako slabo regulisana propisima. Donošenje ovog zakona je jedina mogućnost za prevazilaženje svih navedenih problema i jedini način da se primena ovog zakona kojim se uređuje oblast istraživanja nesreća učini praktičnom i efikasnom, kao i da se, indirektno, poveća bezbednost saobraćaja i smanji mogućnosti nesreća i nezgoda, a koje mogu da izazovu ljudske žrtve, značajan gubitak vrednosti imovine, ugrožavanja životne sredine i poremećaja različitih funkcija društva.

5. Na koga će i kako uticati predložena rešenja

Predloženim rešenjima utiče se direktno kako na subjekte vazdušnog, železničkog i vodnog saobraćaja, podrazumevajući pod njima upravljače infrastrukture, upravljače saobraćaja, prevoziocce u određenom vidu saobraćaja, regulatorna tela, proizvođače osnovnih sredstava saobraćaja i opreme, tako i indirektno na korisnike usluga (putnici, špediteri, roba, pošta).

S obzirom da će se predloženim rešenjima po prvi put u Republici Srbiji detaljno regulisati oblast istraživanja nesreća, očekuje se pozitivan uticaj na društvo jer će se kroz sprovođenje istraga i davanjem preporuka i smernica učesnicima u saobraćaju povećati bezbednost saobraćaja i smanjiti mogućnosti nesreća i nezgoda, a koje mogu da izazovu ljudske žrtve, značajan gubitak vrednosti imovine, ugrožavanja životne sredine i poremećaja različitih funkcija društva.

Centar za istraživanje nesreća, je pravni sledbenik Centra za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda Republike Srbije (u daljem tekstu: Centar), te se u tom smislu ne menjaju uticaji i efekti predloženog zakona već predložena rešenja samo unapređuju proces istraživanja nesreća u saobraćaju.

6. Troškove koje će primena zakona stvoriti građanima i privredi

Odredbe ovog zakona ne predviđaju nova sredstva ili finansijska opterećenja prema subjektima vazdušnog, železničkog i vodnog saobraćaja na koje se odredbe direktno odnose, niti u odnosu na korisnike usluga na koje se odredbe zakona

indirektno odnose. Centar za istraživanje nesreća preuzima prava i obaveze postojećeg Centra, koji postoji u svom punom, funkcionalnom obliku sa svim službama. Ujedno na postojeću strukturu Centra koji je kao takav budžetski obezbeđen, u planu je da se uposli šest stručnjaka, koji bi pored vazdušnog saobraćaja pokrili istrage nesreća u železničkom i vodnom saobraćaju i u tom smislu bi jedino došlo do povećanja opterećenja budžeta Republike Srbije. Tokom 2014. godine, Centar nije raspolagao potrebnim kapacitetima, odnosno usled manjka poslovnog prostora, administrativnih problema, postupka sprovođenja sistematizacije radnih mesta, Centar nije u celini iskoristio sredstva predviđena budžetom za 2014. godinu, a što se tiče budžeta za 2015. godinu nivo sredstava je utvrđen na osnovu rebalansa budžeta za 2014. godinu.

Kao osnov za određivanje potrebnih budžetskih sredstava za rad Centra za istraživanje nesreća, svakako treba uzeti budžetska sredstva koja su odobrena za 2014. godinu, koja su iznosila 59.146.000 dinara, s obzirom da budžet u tom iznosu odgovara kapacitetima Centra.

Imajući u vidu da su obezbeđena sredstva u budžetu za 2015. godinu za rad Centra oko 33.000.000 dinara, a u odnosu na činjenicu da su odobrena sredstva u budžetu za 2014. godinu iznosila oko 59.146.000 dinara, jasno je da je sam Centar u velikoj meri onemogućen da funkcioniše u svom punom kapacitetu. U odnosu na visinu budžetskih sredstava za 2014. godinu, neophodna sredstva za rad šest zaposlenih za oblast železničkog i vodnog saobraćaja u Centru za istraživanje nesreća za 2016. godinu iznosila bi okvirno oko 16.576.592 dinara.

Prema podacima zvaničnih statistika, samo u 2012. godini u Republici Srbiji kao posledica železničkih nesreća život je izgubilo 35 lica a povređeno je 61. I pored neprocenljivosti gubitka ljudski života, na nivou Evropske unije, uzimajući u obzir koji efekat finansijski ima na celo društvo smrt samo jednog čoveka (šire gledano) došlo se do cifre od oko 1,7 miliona evra („External Costs of Transport“, European Commission –DG Mobility and Transport, 2014), što je ukupno oko 60 miliona evra „trošak“ na godišnjem nivou. Za povređena lica u nesrećama izračunat je iznos od 221.000 evra na osnovu prethodno navedene studije, što je ukupno oko 15 miliona evra „trošak“ na godišnjem nivou. Dakle, ne računajući direktne materijalne troškove, eksterni troškovi od železničkih nesreća samo u 2012. godini iznosili su oko 75 miliona evra. Ako ovome dodamo i nesreće koje su se dogodile u vazdušnom saobraćaju, uz napomenu da je civilno vazduhoplovstvo vid saobraćaja koji je povezan na međunarodnom nivou, te da ne postoji egzaktna metoda i mogućnost obračuna svih troškova, jedino je približno moguće odrediti da cena jednog udesa u javnom avio prevozu može da varira od nekoliko 100.000 USD, pa sve do 50 miliona USD, dok je trošak ozbiljnih nezgoda u proseku oko 1 milion USD. Posebno je bitno napomenuti da udesi mogu dovesti do gašenja pojedinih kompanija i urušavanja javnog civilnog avio-saobraćaja država, kao što je to bio slučaj početkom 21. veka sa Švajcarskom i SwissAiom.

Što se tiče vodnog saobraćaja, nikakve precizne metode troškova nije moguće odrediti, s obzirom da ne postoje statistički podaci koji su validni za tu oblast saobraćaja.

Ukoliko bi samo uzeli u obzir nesreće u vazdušnom i železničkom saobraćaju, dolazimo do iznosa od preko 100 miliona evra. Naravno da je najvažniji sam gubitak života, ali ako govorimo i o ekonomskim efektima, dolazimo do iznosa da samo u 2012 godini gubitak života u železničkom, vazdušnom i vodnom saobraćaju „koštao“ je preko 100 miliona evra. Svakako da ovo u potpunosti opravdava i ekonomski efekat donošenja ovog zakona. Ako ovome dodamo i materijalnu štetu, iznos je neuporedivo veći.

7. Da li su pozitivne posledice donošenja zakona takve da opravdavaju troškove koje će stvoriti

Što se tiče koristi i pozitivnih posledica donošenja zakona, analizom u tački 6. ove Analize efekata ovog zakona, navedeno je da troškovi koji proizilaze primenom zakona su okvirno 16.576.592 dinara. Takođe, navedeno je da su troškovi od posledica nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju oko 100 miliona evra godišnje.

Za rad Centra za istraživanje nesreća, odnosno obezbeđenje neophodnih sredstava, potrebno je obezbediti sredstva za rad šest zaposlenih u iznosu od 11.801.592 dinara i to: za 12 meseci plate dva pomoćnika glavnog istražitelja u bruto iznosu od 5.300.652 dinara, 12 meseci plate četiri zaposlenih u bruto iznosu od 6.500.940 dinara, mašine i oprema (oprema za vršenje istražnih radnji i opremanje informatičkom opremom za šest radnika) u ukupnom iznosu oko 2.000.000 dinara, službena vozila(1 kom.) u iznosu od 1.575.000 i za ostale nepredviđene troškove oko 1.200.000 dinara.

Takođe, imajući u vidu da je jedan od osnovnih ciljeva za rad Centra bio upravo da kroz istrage uoči probleme koji su doveli do nesreća i da kroz davanje preporuka relevantnim organima utiče na smanjenje broja nesreća koje će se u budućnosti dešavati, smatramo da je neuporediva korist u odnosu na trošak za rad Centra, odnosno primenu ovog zakona jer troškovi koje će primena zakona stvoriti su 0.75% sadašnjih troškova koji proizilaze iz nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju u Republici Srbiji. Iz svega navedenog proizilazi da, ukoliko kroz delovanje Centra, odnosno primenu ovog zakona putem preporuka relevantnim organima, kao i analiza uzroka koji su doveli do nesreća bude samo jedan život izgubljen manje na godišnjem nivou, možemo konstatovati da su pozitivne posledice donošenja ovog zakona znatno veće od troškova koji proizilaze primenom zakona.

Takođe, treba ponoviti činjenicu da se pri izradi zakona vodilo računa o smanjenju troškova jer je dat predlog za osnivanje jednog „tela za istraživanje nesreća“. Praksa u nekim od evropskih zemalja je da se oblast uredi donošenjem tri pojedinačna zakona za svaki od modova transporta, kao i osnivanje tri organa nezavisna za istraživanje udesa u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju. Imajući u vidu višestruko potrebno vreme i novac, a da se time ne bi postigli veći efekti, čak naprotiv, pristupilo se izradi jedinstvenog zakona za istraživanje nesreća kojim je predloženo, između ostalog, Centra za istraživanje nesreća u oblasti vazdušnog, železničkog i vodnog saobraćaja.

8. Da li se zakonom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija

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

9. Da li su sve zainteresovane strane imale priliku da se izjasne o zakonu

Tokom izrade ovog zakona, bila je formirana Radna grupa sastavljena od predstavnika najznačajnijih interesnih grupa vezano za oblast istraživanja nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju (Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Direkcije za železnice, Direktorata civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije, Centra za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda Republike Srbije).

O Nacrtu zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju održana je javna rasprava, tako da su svi zainteresovani subjekti imali mogućnost da se izjasne i dostave sugestije i primedbe na ovaj zakon. Nacrt zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju je objavljen i na sajtu Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, kao i na zvaničnim sajtovima regionalnih privrednih komora i lokalnih samouprava. Tekst Nacrta zakona je bio predstavljen na raspravi organizovanoj u Velikom Gradištu dana 24. novembra 2014. godine, raspravi organizovanoj u Zrenjaninu dana 25. novembra 2014. godine, raspravi organizovanoj u Novom Sadu dana 25. novembra 2014. godine, raspravi organizovanoj u Kraljevu dana 26. novembra 2014. godine, raspravi organizovanoj u Nišu dana 27. novembra 2014. godine i raspravi organizovanoj u Beogradu dana 1. decembra 2014. godine.

Predlozi i sugestije sa sprovedene javne rasprave koji su usmereni na poboljšanje predloženog teksta Nacrta zakona i koji su u duhu koncepta na kojima se isti zasniva, su ugrađeni u tekst Nacrta zakona, i sa tim u vezi usvojena je većina sugestija Direktorata civilnog vazduhoplovstva, koji su se najvećim delom odnosili na zamerke tehničke prirode. Takođe su obrađene primedbe Mašinskog i Saobraćajnog fakulteta, gde je od strane Mašinskog fakulteta glavna primedba bila izostavljanje tramvajskih vozila, što je sa druge strane obrazloženo na samoj javnoj raspravi održanoj u Beogradu, 2. decembra 2014. godine, da tramvajska vozila nisu predmet ovog zakona, već je neophodno doneti poseban zakon koji bi regulisao tu vrstu železničkog saobraćaja. Prvobitno je usvojena primedba od strane predstavnika Železnica Srbije koja predviđa mogućnost da u cilju bržeg uspostavljanja saobraćaja, glavni istražitelj za železnički saobraćaj može odobriti upravljaču ili prevozniku uspostavljanje saobraćaja i bez pojavljivanja glavnog istražitelja na mestu događaja, uz obavezu upravljača ili prevoznika da izvrše uviđaj i da sve informacije od značaja prolede glavnom istražitelju, međutim u postupku ostvarivanja saradnje sa Evropskom komisijom i drugim stručnim telima Evropske unije, ukazano je da se ovakva odrednica ne predvidi, iz razloga što se ugrožava nezavisnost istrage koje sprovodi Centar za istraživanje nesreća. Takođe jedna od glavnih zamerki Mašinskog fakulteta je bila jedinstvena terminologija koja se koristi za sva tri vida saobraćaja, misleći pod tim, pojam nesreće. Naime, s obzirom da sva tri vida saobraćaja različito definišu pojam nesreće, negde je to udes i ozbiljna nezgoda, negde ozbiljna nesreća itd.. jedino je bilo moguće u smislu ovog zakona odlučiti se za pojam nesreće koji će se koristiti kroz čitav zakon, a u svakom delu koji je pojedinačno obrađen za svaki vid saobraćaja, zadržani su izvorni termini.

10. Koje će se mere tokom primene zakona preduzeti da bi se ostvarilo ono što se donošenjem zakona namerava

Nakon donošenja ovog zakona planirano je donošenje podzakonskih akata, od strane Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Vlade kako bi ovaj zakon mogao da ima punu primenu.

S tim u vezi navodi se donošenje sledećih podzakonskih akata:

1) Članom 12. stav 5, predviđa se donošenje podzakonskog akta od strane Ministra, kojim se propisuje izgled obrasca službene legitimacije istražitelja, način sprovođenja postupka izdavanja, zamene, oduzimanja službene legitimacije, kao i način vođenja evidencije o izdatim službenim legitimacijama;

2) Članom 14. propisuje se donošenje plana hitnih mera, od strane Vlade, u roku od dve godine od stupanja na snagu zakona.

3) Članom 15.5. predviđa se donošenje podzakonskog akta od strane Ministra, kojim se bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju;

4) Članom 18. stav 4. propisuju se uslovi pod kojima se imenuje mešovita civilno-vojna komisija, način njenog rada i način istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda koje bliže uređuje Vlada na predlog ministara nadležnog za poslove saobraćaja uz saglasnost ministra nadležnog za poslove odbrane, u roku od dve godine od stupanja na snagu zakona;

5) Članom 19.3. predviđa se donošenje podzakonskog akta od strane Ministra, kojim se propisuje postupak i način prijavljivanja udesa ili ozbiljnih nezgoda kao i davanje informacija o licima i opasnim materijama koja su se nalazila u vazduhoplovu koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi;

6) Članom 27. stav 16, propisuje se sadržaj izveštaja o istrazi udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju od strane Ministra, kao i sadržina i način vođenja baze podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama, u roku od godinu dana od stupanja na snagu zakona;

7) Članom 28. stav 6, propisuje se način sprovođenja postupka za praćenje bezbednosnih preporuka čiju sadržinu određuje Ministar, u roku od godinu dana od stupanja na snagu zakona;

8) Članom 33. stav 7, propisuje se sadržaj izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju koje donosi Ministar u roku od godinu dana od stupanja na snagu zakona.;

9) Članom 36. stav 3. propisuje se način sprovođenja postupka istraživanja vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda, način prikupljanja i čuvanja dokaza, analizu, bezbednosne preporuke i drugo, kao i način praćenja primene bezbednosnih preporuka, od strane Ministra u roku od godinu dana od stupanja na snagu zakona;

10) Članom 46. stav 6, propisuje se sadržina izveštaja o bezbednosnoj istrazi o vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći, ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći, pomorskoj nezgodi, ozbiljnoj plovidbenoj nezgodi, plovidbenoj nezgodi, sadržinu obaveštenja o ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći i pomorskoj nezgodi, kao i sadržinu i način vođenja baze podataka o bezbednosnoj istrazi koje donosi Ministar u roku od godinu dana od stupanja na snagu zakona.

Takođe, veoma značajan je i nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donesenih na osnovu ovog zakona koje vrši Ministarstvo.

Kapacitete predviđene za sprovođenje zakonskih rešenja možemo svrstati u sledeće:

Institucionalne: za sprovođenje ovog zakona biće nadležni : Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture direktno, a indirektno i Direkcija za železnice, Direktorat civilnog vazduhoplovstva, Centar za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda i druge institucije i preduzeća na koje se odredbe zakona neposredno odnose. Takođe, postojeći kapaciteti resornog ministarstva su dovoljni za sprovođenje ovog zakona te dodatno zapošljavanje nije potrebno. Jedino je neophodno angažovanje glavnih istražitelja za oblast železničkog i vodnog saobraćaja i pomoćnika glavnih istražitelja u skladu sa članom 4. ovoga zakona, koji bi bili nadležni za sprovođenje istrage u ta dva vida saobraćaja, s obzirom da trenutno Centar raspolaže samo jednim glavnim istražiteljem i to za oblast vazdušnog saobraćaja.

Ujedno, ovim zakonom se omogućava precizno definisanje i razgraničenje nadležnosti između poslova Centra za istraživanje nesreća i poslova nadležnih istražnih organa, što je do sada u praksi bio izuzetan problem, a takođe ovim će se unaprediti i saradnja nadležnih tela kroz buduće protokole i sporazume koji će se zaključiti.

Neregulatorne mere: Ovaj zakon donosi bitnu stavku da je moguće raditi i proaktivnu analizu bezbednosti u skladu sa prepoznatljivim trendovima, koja podrazumeva razmenu podataka sa drugim subjektima, kao što je npr. sa Direktoratom civilnog vazduhoplovstva. (npr. tokom 2011. godine na teritoriji Republike Srbije dogodilo se 9 udesa i ozbiljnih nezgoda, te je iste godine i pred početak letačke sezone 2012. godine, kroz pilot-projekat rađeno na proaktivnom delovanju u oblasti prevencije udesa i ozbiljnih nezgoda, kroz seminare i deljenja brošura, što je već 2012. i 2013. godine rezultiralo u smanjenju broja udesa: u 2012. godine ih je bilo svega 4, a 2013. godine- 6 udesa). Međutim, institucionalnim promenama i nedostatkom rada na proaktivnom delovanju, došlo je do rasta broja udesa u drugoj polovini 2013. godine (4-6 udesa) i tokom cele 2014. godine (8 udesa), s obzirom da je postojećem Centru odredbama postojećeg Zakona o vazdušnom saobraćaju onemogućeno proaktivno delovanje, što će se regulisati donošenjem ovog zakona.

Sve ostale mere i aktivnosti: Novo rešenje koje predloženo ovim zakonom, podrazumeva i angažovanje internih tako i svih drugih resursa u cilju što adekvatnije obrade i analize nesreća u saobraćaju, i utvrđivanje uzroka nesreća koje će svakako u budućnosti doprineti smanjenju nesreća.

**IZJAVA
O USKLAĐENOSTI NACRTA ZAKONA SA PROPISIMA EVROPSKE
UNIJE**

1. **Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa**
Ovlašćeni predlagač: Vlada
Obrađivač: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture
2. **Naziv propisa**
Predlog zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju

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

3. **Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum), odnosno s odredbama Prelaznog sporazuma o trgovini i trgovinskim pitanjima između Evropske zajednice, sa jedne strane, i Republike Srbije, sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Prelazni sporazum):**

a) Odredba Sporazuma i Prelaznog sporazuma koja se odnose na normativnu saržinu propisa

Uređuje se Poglavljem III, Pružanje usluga, Članom 61. Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske zajednice i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08)

b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma i Prelaznog sporazuma

Uređuje se Naslovom I, Opšta načela, Članom 8 Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske zajednice i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) kojim se predviđa da će se usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma i Prelaznog sporazuma izvršiti u prelaznom periodu od najviše šest godina.

v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma i Prelaznog sporazuma

„ispunjava u potpunosti“

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

Nema.

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

Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije predviđeno je donošenje zakona o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda u saobraćaju u okviru poglavlja 3.14. Transportna politika, odnosno 3.14.1. Kopneni transport, 3.14.1.2. Železnički transport i to po šifrom 2014-50.

S obzirom da je prilikom izrade ovog zakona, promenjen naziv zakona, uslediće odgovarajuća izmena u Nacionalnom programu za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:

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

Ugovor o osnivanju Evropske zajednice, Naslov V Transport, Član 71(1) i Član 100 (2)

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

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

DIRECTIVE 2004/49/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL 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; CELEX No.: 32004L0049R

„delimično usklađeno“

Potpuna usaglašenost će se postići donošenjem podzakonskih akata koji su predviđeni članom 54. ovog zakona, u roku od godinu dana od stupanja na snagu zakona.

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

Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC (OJ L 295, 12.11.2010, p. 35–50). CELEX No. : 32010R0996

„delimično usklađeno“

Potpuna usaglašenost će se postići donošenjem podzakonskih akata koji su predviđeni članom 54. ovog zakona, u roku od godinu dana od stupanja na snagu zakona.

3. Odluka Komisije (EU) br. 2012/780 kojom se utvrđuju prava pristupa Evropskoj centralnoj bazi bezbednosnih preporuka i odgovora na iste saglasno članu 18. stav 5. Uredbe (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. oktobra 2010. godine koja se odnosi na istraživanje i prevenciju udesa i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu, koja zamenjuje Uputstvo/Direktivu 94/56/EZ

Commission Decision 2012/780 on access rights to the European Central Repository of Safety Recommendations and their responses established by Article 18(5) of 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 342, 14.12.2012, p. 46–47). CELEX No. : 32012D0780

„delimično usklađeno“

Potpuna usaglašenost će se postići donošenjem podzakonskih akata koji su predviđeni članom 54. ovog zakona, u roku od godinu dana od stupanja na snagu zakona.

4. Uredba (EU) br. 376/2014 Evropskog parlamenta i Saveta koja se odnosi na prijavljivanje, analizu i naknadnom postupanju u vezi događaja u civilnom vazduhoplovstvu, o izmeni Uredbe (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta

i stavljanju van snage Uputstva 2003/42/EZ Evropskog parlamenta i Saveta i Uredbi Komisije (EZ) br. 1321/2007 i 1330/2007

Regulation (EU) No 376/2014 of the European Parliament and of the Council on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation, amending Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulations (EC) No 1321/2007 and (EC) No 1330/2007 (OJ L 122, 24.4.2014, p. 18–43). CELEX No.: 32014R0376

„neusklađeno“

Uredba (EU) br.376/2014 Evropskog parlamenta i Saveta kao sekundarni izvor prava Evropske unije, je doneta i u potpunosti preuzima Uredbu(EU) 996/2010, ali se ista primenjuje počev od 15. novembra 2015. godine, te će u skladu sa tim pomenuti zakon biti usklađen.

5. Direktiva 2009/18/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 23. aprila 2009. godine o uspostavljanju osnovnih principa sprovođenja istraga nesreća u sektoru pomorskog transporta, kojom se menja i dopunjuje Direktiva 1999/35/EZ i Direktiva 2002/59/EZ Evropskog parlamenta i Saveta (OJ L 131, 28.5.2009)

Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council (OJ L 131, 28.5.2009)
CELEX NO.:32009L0018

„ delimično usklađeno“

Potpuna usaglašenost će se postići donošenjem podzakonskih akata koji su predviđeni članom 54. ovog zakona, u roku od godinu dana od stupanja na snagu zakona.

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

Nema.

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađeno

Potpuna usaglašenost će se postići donošenjem podzakonskih akata koji su predviđeni članom 54. ovog zakona, u roku od godinu dana od stupanja na snagu zakona.

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

Četvrti kvartal 2018.

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

/

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

Ne.

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

Predlog zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju je preveden na engleski jezik.

8. Učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti

U izradi ovog zakona su konsultovani predstavnici Evropske komisije i njenih stručnih službi, i njihove sugestije i komentari su inkorporirani u finalnu verziju ovog zakona.

<p>1. Naziv propisa Evropske unije :</p> <p>Direktiva Saveta 2004/49/EZ od 29. aprila 2004. o bezbednosti na železnicama Zajednice, kojom se menjaju i dopunjavaju Direktiva Saveta 95/18/EZ o izdavanju licenci preduzećima za železnički saobraćaj i Direktiva 2001/14/EZ o dodeli kapaciteta železničke infrastrukture i naplati naknada za korišćenje železničke infrastrukture i bezbednosnoj sertifikaciji(Direktiva o bezbednosti),OJ L 164,30.4.2004.,p.44-113 (sa poslednjom izmenom Direktiva Komisije 2014/88/EU,OJ L 201,10.07.2014.,p.9-17.)</p> <p>Council Directive 2004/49/EC of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive), OJ L 164, 30.4.2004, p. 44–113(last amended by Commission Directive 2014/88/EU, OJ L 201, 10.07.2014, p. 9–17.)</p>	<p>2. „CELEX” oznaka EU propisa</p> <p>32004L0049R(01) 32004L0049R(02) 32008L0057 32008L0110 32009L0149 32014L0088</p>
<p>3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa:</p> <p>Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva,saobraćaja i infrastrukture</p>	<p>4. Datum izrade table:</p> <p>10.07.2015.</p>
<p>5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije:</p>	<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:</p>
<p>0.1. Predlog zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju Draft Law on investigation of accidents in air, railway, maritime and inland waterways transport</p> <p>0.2. Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice Railway safety and interoperability law</p>	<p>2014-50</p> <p>2008-541</p>
<p>7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa R. Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost ¹	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
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	0.1. 30.1.	Centar sprovodi istragu posle ozbiljnih nesreća na železničkom sistemu sa ciljem mogućeg	PU		

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

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	railway system, the objective of which is possible improvement of railway safety and the prevention of accidents.		unapređivanja bezbednosti na železnici i prevencije nesreća.			
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 failures of the structural subsystems or of interoperability constituents of the trans-European high-speed or conventional rail systems.	0.1. 30.2.	Osim ozbiljnih nesreća, Centar može da istražuje i ostale nesreće i nezgode, koje bi mogla dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podсистema ili činilaca interoperabilnosti.	PU		
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.	0.1. 30.3.	Centar ima diskreciono pravo da odlučuje da li će otvoriti istragu ostalih nesreća i nezgoda. U svojoj odluci, ona uzima u obzir: 1) ozbiljnost nesreća i nezgoda; 2) da li su ostale nesreće i nezgode deo niza nesreća, odnosno nezgoda od značaja za sistem u celini; 3) uticaj na bezbednost na železničkoj mreži Republike Srbije, kao i železničkoj mreži Evropske Unije; 4) zahteve upravljača infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač), železničkog prevoznika, Direkcije za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) ili nadležnih organa drugih država.	PU		
19.3.	The extent of investigations and the procedure to be followed in carrying out such investigations shall be determined by the investigating body, taking into account the principles and the objectives of Articles 20 and 22 and depending on the lessons it expects to draw from the accident or incident for the improvement of safety.	0.1. 30.4.	Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga utvrđuje Centar.	PU		
19.4.	The investigation shall in no case be concerned with apportioning blame or liability.	0.1. 5.2.	Stručni poslovi koji se odnose na istraživanja nesreća su nezavisni od krivičnih istraga ili drugih paralelnih istraga kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stepen krivice.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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.	0.1. 31.1.	Nadležni organi, železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, moraju omogućiti Centru da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke. Centar ima pravo na:	PU		
20.2.1.1.	In accordance with the legislation in force in the Member States and, where appropriate, in cooperation with the authorities responsible for the judicial inquiry, the investigators shall, as soon as possible, be given: (a) access to the site of the accident or incident as well as to the rolling stock involved, the related infrastructure and traffic control and signalling installations;	0.1. 31.1.1	1) slobodan pristup mestu nesreće ili nezgode, do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata, kao i do objekata i uređaja za upravljanje saobraćajem i signalizacijom;	PU		
20.2.1.2.	the right to an immediate listing of evidence and controlled removal of wreckage, infrastructure installations or components for examination or analysis purposes;	0.1. 31.1.2.	2) popis dokaza do kojih je moguće doći u trenutku sprovođenja istrage na mestu nesreće ili nezgode i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih delova radi pregleda i analize;	PU		
20.2.1.3.	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;	0.1. 31.1.3.	3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za snimanje verbalnih izveštaja na vozu i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;	PU		
20.2.1.4.	access to the results of examination of the bodies of victims;	0.1. 31.1.4.	4) pristup rezultatima obdukcije tela žrtava i informacijama o zdravstvenom stanju povređenih;	PU		
20.2.1.5.	access to the results of examinations of the train staff and other railway staff involved in the accident or incident;	0.1. 31.1.5.	5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica umešanih u nesreću ili nezgodu;	PU		
20.2.1.6.	the opportunity to question the railway staff involved and other witnesses;	0.1. 31.1.6.	6) saslušavanje umešanih železničkih radnika i drugih svedoka;	PU		
20.2.1.7.	access to any relevant information or records held by the infrastructure manager, the railway undertakings involved and the safety authority.	0.1. 31.1.7.	7) pristup svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju upravljač, umešani železnički prevoznici i Direkcija.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
20.3.	The investigation shall be accomplished independently of any judicial inquiry.	0.1. 5.2.	Stručni poslovi koji se odnose na istraživanja nesreća su nezavisni od krivičnih istraga ili drugih paralelnih istraga kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stepen krivice.	PU		
21.1.	Each Member State shall ensure that investigations of accidents and incidents referred to in Article 19 are conducted by a permanent body , which shall comprise at least one investigator able to perform the function of investigator-in-charge in the event of an accident or incident. This body shall be independent in its organisation, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, railway undertaking, charging body, allocation body and notified body, and from any party whose interests could conflict with the tasks entrusted to the investigating body. It shall furthermore be functionally independent from the safety authority and from any regulator of railways.	0.1. 6.4. 6.5. 0.1. 5.1.	Glavni istražitelj ima po jednog pomoćnika – glavnog istražitelja u vazdušnom, glavnog istražitelja u železničkom i glavnog istražitelja u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: pomoćnici glavnog istražitelja). Pomoćnici glavnog istražitelja moraju da pored uslova koji su propisani zakonom kojim se uređuje rad na položaju državnih službenika da imaju i najmanje devet godina radnog iskustva u vazdušnom ili železničkom ili vodnom saobraćaju, od kojih najmanje tri godine radnog iskustva na poslovima u vezi sa bezbednošću u vazdušnom, železničkom ili vodnom saobraćaju i istraživanju nesreća. Centar je samostalan u radu i funkcionalno i organizaciono nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra.	PU		
21.2.	The investigating body shall perform its tasks independently of the organisations referred to in paragraph 1 and shall be able to obtain sufficient resources to do so. Its investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence.	0.1. 5.1.	Centar je samostalan u radu i funkcionalno i organizaciono nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra.	PU		
21.3.	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.	0.1. 30.5 0.2. 125.5.	Železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, moraju bez odlaganja da obaveste Centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju.. Telo za istrage mora biti u stanju da odgovori na te prijave i da obezbedi potrebna praktična	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.		rešenja kako bi počelo istragu najkasnije u roku od nedelju dana od prijema obaveštenja o nesreći ili incidentu.			
21.4.	The investigating body may combine its tasks under this Directive with the work of investigating occurrences other than railway accidents and incidents as long as such investigations do not endanger its independence.			NP	Diskreciono pravo	
21.5.	If necessary the investigating body may request the assistance of investigating bodies from other Member States or from the Agency to supply expertise or to carry out technical inspections, analyses or evaluations.			NP	Diskreciono pravo.	
21.6.	Member States may entrust the investigating body with the task of carrying out investigations of railway accidents and incidents other than those referred to in Article 19.			NP	Diskreciono pravo.	
21.7.1.	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.			NU	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
21.7.2.	The Agency shall support the investigating bodies in this task.			NP	Ova odredba odnosi se na Centar.	
22.1.1.	An accident or incident referred to in Article 19 shall be investigated by the investigation body of the Member State in which it occurred. If it is not possible to establish in which Member State it occurred or if it occurred on or close to a border installation between two Member States the relevant bodies shall agree which one of them will carry out the investigation or shall agree to carry it out in cooperation. The other body shall in the first case be allowed to participate in the investigation and fully share its results.	0.1. 32.1.	Ako se nesreća ili nezgoda dogodi na graničnim objektima između Republike Srbije i druge države, ili u njihovoj blizini, nadležni organi za istraživanje nesreća ili nezgoda tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedan od njih, ili da istragu izvrše zajedno. U slučaju dogovora da istragu vrši nadležni organ za istraživanje nesreće ili nezgode jedne države, nadležnom organu za istraživanje nesreća ili nezgode druge države se omogućava učešće u istrazi i neometana zajednička upotreba rezultata.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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.	0.1. 32.2.	Nadležni organ za istraživanje nesreće ili nezgode druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao železnički prevoznik sa sedištem u toj državi i koje je dobilo licencu u toj državi.	PU		
22.1.3.	This paragraph shall not preclude Member States from agreeing that the relevant bodies should carry out investigations in cooperation in other circumstances.			NU	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
22.2.	For each accident or incident the body responsible for the investigation shall arrange for the appropriate means, comprising the necessary operational and technical expertise to carry out the investigation. The expertise may be obtained from inside or outside the body, depending on the -character of the accident or incident to be investigated.	0.1. 32.3.	Centar obezbeđuje sva sredstva potrebna za obavljanje istrage. S obzirom na prirodu nesreće ili nezgode, Centar može obezbediti i stručna lica, koji imaju operativno i stručno znanje i iskustvo za pomoć pri istrazi.	PU		
22.3.	The investigation shall be carried out with as much openness as possible, so that all parties can be heard and can share the results. The relevant infrastructure manager and railway undertakings, the safety authority, victims and their relatives, owners of damaged property, manufacturers, the emergency services involved and representatives of staff and users shall be regularly informed of the investigation and its progress and, as far as practicable, shall be given an opportunity to submit their opinions and views to the investigation and be allowed to comment on the information in draft reports.	0.1. 32.4. 0.1. 32.5. 32.6.	Istraga se sprovodi na način koji obezbeđuje da svi učesnici u nesreći ili nezgodi, imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju.. Upravljači, železnički prevoznici, Direkcija, nastradala lica i njihova porodica, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za istraživanje nesreće ili nezgode, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obavještavani o istrazi i njenom toku. Lica iz stava 5. ovog člana mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na nacrt izveštaja Centra	PU		
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.	0.1. 32.6.	Centar i drugi nadležni organi moraju okončati uviđaj na mestu nesreće ili nezgode u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može što pre popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti železnički saobraćaj.	PU		
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	0.1. 33.1.	O istrazi nesreće ili nezgode, Centar sačinjava konačan izveštaj u obliku i strukturi prema vrsti i	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	seriousness of the accident or incident and the relevance of the investigation findings. The reports shall state the objectives of the investigations as referred to in Article 19(1) and contain, where appropriate, safety recommendations.	0.1. 33.2	ozbiljnosti nesreće ili nezgode, kao i značaju utvrđenom u istrazi. U izveštaju navodi ciljeve istrage i po potrebi bezbednosne preporuke. Izveštaj iz stava 1. ovog člana naročito sadrži neposredne činjenice o događaju, zapisnik o istrazi, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke. Izveštaj ne sadrži podatke o ličnosti.			
23.2.	The investigating body shall make public the final report in the shortest possible time and normally not later than 12 months after the date of the occurrence. The report shall, as close as possible, follow the reporting structure laid down in Annex V. The report, including the safety recommendations, shall be communicated to the relevant parties referred to in Article 22(3) and to bodies and parties concerned in other Member States.	0.1. 33.3. 0.1. 33.7. 0.1. 33.4.	Centar objavljuje konačan izveštaj u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od nesreće ili nezgode. Ministar propisuje sadržinu izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju. Centar dostavlja izveštaj zajedno sa bezbednosnim preporukama upravljaču infrastrukture, železničkom prevozniku, Direkciji Ministarstvu, kao i drugim zainteresovanim stranama.	PU		
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.	0.1. 33.5	Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj za proteklu godinu o istragama obavljenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim preporukama i merama koje su bile preduzete u skladu sa ranije datim preporukama.	PU		
24.1.	Information to be sent to the Agency Within one week after the decision to open an investigation the investigating body shall inform the Agency thereof. The information shall indicate the date, time and place of the occurrence, as well as its type and its consequences as regards fatalities, injuries and material damage.	0.1. 34.1	Centar mora u roku od nedelju dana od dana donošenja odluke o početku istrage obavestiti Ministarstvo i Evropsku železničku agenciju o početku istrage. U obaveštenju se navodi datum, vreme, mesto i vrsta ozbiljne nesreće i njene posledice u pogledu smrtnih ishoda, povreda i materijalne štete.	PU		
24.2.	The investigating body shall send the Agency a copy of the final report referred to in Article 23(2) and of the annual report referred to in Article 23(3).	0.1. 34.2	Centar dostavlja Ministarstvu izvod konačnog izveštaja o istragama nesreća ili nezgoda u železničkom saobraćaju iz člana 33. stav 1. ovog zakona i godišnji izveštaj iz člana 33. stav 4.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		0.1. 34.3	ovog zakona. Centar dostavlja izveštaje iz stava 2. ovog člana i Evropskoj železničkoj agenciji.			
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.	0.1. 35.2.	Bezbednosna preporuka koju izda Centar ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nesreću ili nezgodu.	PU		
25.2.	Recommendations shall be addressed to the safety authority and, where needed by reason of the character of the recommendation, to other bodies or authorities in the Member State or to other Member States. Member States and their safety authorities shall take the necessary measures to ensure that the safety recommendations issued by the investigating bodies are duly taken into consideration, and, where appropriate, acted upon.	0.1. 35.3. 0.1. 35.4.	Preporuke se upućuju Direkciji, a u slučaju kada je to potrebno i drugim organima i organizacijama u Republici Srbiji, kao i zainteresovanim organima i organizacijama drugih država i međunarodnim organizacijama. Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju da se bezbednosne preporuke Centra uzimaju u obzir i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.	DU	Deo odredbe koji se odnosi na države članice je po svojoj prirodi takav da je mogućnost njene primene i transpozicije isključivo vezana za status subjekta obaveze, odnosno za članstvo u EU.	
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.	0.1. 35.5.	Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana kojima su upućene bezbednosne preporuke, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da podnesu najmanje jednom godišnje izveštaj Centru o merama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu preporuka.	PU		
aV.1.	The summary shall contain a short description of the occurrence, when and where it took place and its consequences. It shall state the direct causes as well as contributing factors and underlying causes established by the investigation. The main recommendations shall be quoted and information shall be given on the addressees.			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan u podzakonski akt.	
aV.2.1.	1. The occurrence: — date, exact time and location of the occurrence,			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>— 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.</p>				<p>33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine</p>	
aV.2.2.	<p>2. The background to the occurrence: — staff and contractors involved and other parties and witnesses, — the trains and their composition including the registration numbers of the items of rolling stock involved, — the description of the infrastructure and signalling system – track types, switches, interlocking, signals, train protection, — means of communication, — works carried out at or in the vicinity of the site, — trigger of the railway emergency plan and its chain of events, — trigger of the emergency plan of the public rescue services, the police and the medical services and its chain of events.</p>			<p>NU</p>	<p>Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine</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>NU</p>	<p>Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine</p>	
aV.2.4.	<p>4. External circumstances: — weather conditions and geographical references.</p>			<p>NU</p>	<p>Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine</p>	
aV.3.1.	<p>1. Summary of testimonies (subject to the protection of identity of the persons):</p>			<p>NU</p>	<p>Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<ul style="list-style-type: none"> — railway staff, including contractors, — other witnesses. 				podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	
aV.3.2.	<p>2. The safety management system:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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. 			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	
aV.3.3.	<p>3. Rules and regulations:</p> <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. 			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	
aV.3.4.	<p>4. Functioning of rolling stock and technical installations:</p> <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. 			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	
aV.3.5.	<p>5. Documentation on the operating system:</p> <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 safeguard the site of the occurrence. 			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	
aV.3.6.	<p>6. Man-machine-organisation interface:</p> <ul style="list-style-type: none"> — working time applied to the staff involved, — medical and personal circumstances with influence on the occurrence, including existence 			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	of physical or psychological stress, — design of equipment with impact on man-machine interface.				biti donet do kraja 2015. godine	
aV.3.7.	7. Previous occurrences of a similar character.			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	
aV.4.1.	1. Final account of the event chain: — establishing the conclusions on the occurrence, based on the facts established in heading 3.			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	
aV.4.2.	2. Discussion: — analysis of the facts established in heading 3 with the aim of drawing conclusions as to the causes of the occurrence and the performance of the rescue services.			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	
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.			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	
aV.4.4.	4. Additional observations: — deficiencies and shortcomings established during the investigation, but without relevance to the conclusions on causes.			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
aV.5.	Measures that have been taken — Record of measures already taken or adopted as a consequence of the occurrence.			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	
aV.6.	Recommendations			NU	Aneks će u potpunosti biti transponovan donošenjem podzakonskog akta iz člana 33 stav 7 ovog Zakona koji će biti donet do kraja 2015. godine	

1. Naziv propisa EU Uredba (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. oktobra 2010. godine koja se odnosi na istraživanje i prevenciju udesa i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu, koja zamenjuje Uputstvo/Direktivu 94/56/EZ <i>Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC</i> (OJ L 295, 12.11.2010, p. 35–50)				2. „CELEX” oznaka EU propisa 32010R0996		
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture				4. Datum izrade tabele 06.07.2015.godine		
5. Naziv (važećeg, nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom EU 0.1. Predlog zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju Draft Law on investigation of accident in air, railway and waterborne transport				6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA 2014-50		
7. Usklađenost odredaba propisa sa odredbama propisa EU						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.1.	Subject matter 1. This Regulation aims to improve aviation safety by ensuring a high level of efficiency, expediency, and quality of European civil aviation safety investigations, the sole	0.1. 15.1.	Svi udesi i ozbiljne nezgode u vazdušnom saobraćaju moraju da se istraže i analiziraju kako bi se utvrdile činjenice pod kojima su se desili, ako je moguće otkrili njihovi uzroci i potom preduzele mere kojima se sprečavaju novi udesi i ozbiljne nezgode. Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične,	Potpuno usklađeno		

	objective of which is the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability, including through the establishment of a European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities. It also provides for rules concerning the timely availability of information relating to all persons and dangerous goods on board an aircraft involved in an accident. It also aims to improve the assistance to the victims of air accidents and their relatives.	5.3.	privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.			
1.2.	The application of this Regulation to the airport of Gibraltar is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated.	-	-	Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
2.	Definitions For the purposes of this Regulation, the following definitions shall apply:	0.1. 3.1.	Značenje pojmova Pojedini pojmovi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje	Potpuno usklađeno		
2.1.	'accident' means an occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned 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	0.1. 3.1.23)	<i>udes u vazdušnom saobraćaju</i> je događaj u vezi sa korišćenjem vazduhoplova koji, kada je u pitanju vazduhoplov sa posadom, koji se dogodio od trenutka kada se neko lice ukrca u vazduhoplov sa namerom da obavi let do trenutka kada se sva lica iskrcaju iz vazduhoplova ili, u slučaju vazduhoplova bez posade, koji se dogodio od trenutka kada je vazduhoplov spreman za pokret u cilju leta do trenutka kada se vazduhoplov potpuno zaustavi na kraju leta i kada se ugasi osnovna pogonska grupa, pri čemu je nastala bilo koja od sledećih	Potpuno usklađeno		

	down, in which:		posledica:			
2.1.a	<p>a person is fatally or seriously injured as a result of:</p> <ul style="list-style-type: none"> — being in the aircraft, or, — direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or, — direct exposure to jet blast, <p>except when the injuries are from natural causes, self- inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or</p>	<p>0.1. 3.1.23)</p>	<p>smrt ili teška telesna povreda lica usled boravka u vazduhoplovu, direktnog kontakta sa bilo kojim delom vazduhoplova, uključujući i delove koji su se odvojili od vazduhoplova, ili usled direktne izloženosti izduvnom mlazu mlaznog motora, izuzev kada su smrt i teška telesna povreda nastupili kao posledica prirodnih uzroka, samopovređivanja, ili su ih prouzrokovala druga lica ili kada su smrt i teška telesna povreda zadesile slepe putnike koji su se skrivali izvan delova koji su dostupni putnicima i posadi,</p>	<p>Potpuno usklađeno.</p>		
2.1.b)	<p>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</p>	<p>0.1. 3.1.23)</p>	<p>oštećenje vazduhoplova, otkaz njegove strukture koji negativno deluje na jačinu strukture ili karakteristike leta vazduhoplova ili zahteva veću popravku ili zamenu oštećene komponente, izuzev otkaza ili oštećenja motora, kada je oštećenje ograničeno na jedan motor (uključujući njegove kapotaže ili agregate) ili, izuzev oštećenja elisa, krajeva krila, antena, sondi, lopatica, guma, kočnica, točkova, aerodinamične oplata, panela, vrata stajnog trapa, vetrobrana, oplata vazduhoplova (kao što su mala udubljenja ili mali otvori) ili manjih oštećenja na lopaticama glavnog rotora ili na lopaticama repnog rotora, stajnog trapa i onih oštećenja koja su nastala dejstvom grada ili udarom ptica (uključujući i rupe na radarskoj kupoli</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

2.1.c	the aircraft is missing or is completely inaccessible;	0.1. 3.1.23)	vazduhoplov je nestao ili mu nije moguće prići	Potpuno usklađeno		
2.2.	accredited representative' means a person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in a safety investigation conducted by another State. An accredited representative designated by a Member State shall be from a safety investigation authority;	0.1. 3.1.12)	<i>ovlašćeni predstavnik</i> je lice koje država odredi na osnovu njegovih kvalifikacija za učešće u bezbednosnom istraživanju koje vrši druga država. Ovlašćeni predstavnik koga odredi strana država treba da bude iz tela nadležnog za istraživanje nesreća	Potpuno usklađeno.		
2.3.	'adviser' means a person appointed by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in a safety investigation;	-	-	Neusklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
2.4.	'causes' means actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident; the identification of causes does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability;	0.1. 3.1.24)	<i>uzroci</i> podrazumevaju radnje, propuste, situacije, uslove ili kombinaciju svih tih elemenata koji su doveli do udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, pri čemu prepoznavanje uzroka ne podrazumeva utvrđivanje krivice ili upravno-pravne, građanskopravne ili krivičnopravne odgovornosti	Potpuno usklađeno		

2.5.	'fatal injury' means an injury which is sustained by a person in an accident and which results in his or her death within 30 days of the date of the accident;	0.1. 3.1.21)	<i>smrtna povreda</i> je povreda koja je naneta nekom licu u udesu u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnoj nesreći u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći, ozbiljnoj plovidbenoj nezgodi i plovidbenoj nezgodi u vodnom saobraćaju, koja ima za posledicu smrt tog lica u roku od 30 dana od povreda nanetih tokom udesa u vazdušnom saobraćaju, ozbiljne nesreće u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, vrlo ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode u vodnom saobraćaju;	Potpuno usklađeno		
2.6.	'flight recorder' means any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of facilitating accident/incident safety investigations;	-	-	Neusklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
2.7.	incident' means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation;	-	-	Neusklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
2.8.	'international standards and recommended practices' means international standards and recommended practices for aircraft	0.1. 3.1.9)	<i>međunarodni standardi i preporučena praksa (International Standard and Recommended Practices)</i> su međunarodni standardi i preporučena praksa u vezi s	Potpuno usklađeno		

	accident and incident investigation adopted in accordance with Article 37 of the Chicago Convention;		istraživanjem udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, koji su usvojeni u skladu sa članom 37. Čikaške konvencije;			
2.9.	'investigator-in-charge' means a person charged, on the basis of his or her qualifications, with responsibility for the organisation, conduct and control of a safety investigation;	0.1. 3.1.6)	<i>glavni istražitelj</i> je lice kome je, na osnovu njegove stručnosti poverena organizacija, sprovođenje i rukovođenje bezbednosnog istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;	Potpuno usklađeno		
2.10.	'operator' means any natural or legal person, operating or proposing to operate one or more aircraft;	0.1 3.2.4)	<i>korisnik vazduhoplova</i> je svako fizičko ili pravno lice koje koristi ili namerava da koristi jedan ili više vazduhoplova;	Potpuno usklađeno		
2.11.	'person involved' means the owner, a member of the crew, the operator of the aircraft involved in an accident or serious incident; any person involved in the maintenance, design, manufacture of that aircraft or in the training of its crew; any person involved in the provision of air traffic control, flight information or aerodrome services, who have provided services for the aircraft; staff of the national civil aviation authority; or staff of EASA;	0.1. 3.2.5)	<i>povezana lica</i> su: vlasnik vazduhoplova, član posade, korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi, lice koje je učestvovalo u održavanju, projektovanju i proizvodnji tog vazduhoplova ili je učestvovalo u obuci posade tog vazduhoplova, lice koje je uključeno u pružanje usluga kontrole letenja, lice koje pruža informacije vazduhoplovu u letu ili lice koje pruža usluge aerodromske kontrole letenja, kao i osoblje nacionalnih civilnih vazduhoplovnih vlasti;	Potpuno usklađeno		
2.12.	'preliminary report' means the communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation;	0.1. 3.2.6)	<i>privremeni izveštaj</i> je izveštaj kojim se daju informacije o podacima prikupljenim tokom rane faze istrage;	Potpuno usklađeno		
2.13	'relatives' means the immediate family and/or next of kin and/or other person closely connected with the victim of an accident, as defined under the national law of the victim;	0.1. 3.1.22)	<i>srodnici</i> su članovi uže porodice i/ili dalji srodnici i /ili druga lica bliska žrtvi udesa u vazdušnom saobraćaju, ozbiljne nesreće u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode u vodnom saobraćaju, u skladu	Potpuno usklađeno		

			sa propisima države čiji je žrtva državljanin;			
2.14.	safety investigation' means a process conducted by a safety investigation authority for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of cause(s) and/or contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations;	0.1. 3.1.8)	<i>istraga</i> označava postupak koji obuhvata prikupljanje i analizu podataka, izvođenje zaključaka, uključujući i utvrđivanje uzroka i u zavisnosti od slučaja, davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;	Potpuno usklađeno		
2.15.	safety recommendation' means a proposal of a safety investigation authority, based on information derived from a safety investigation or other sources such as safety studies, made with the intention of preventing accidents and incidents;	0.1. 3.1.1)	<i>Bezbednosna preporuka</i> podrazumeva predlog mera koje u svrhu sprečavanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, daje Centar za israživanje nesreća na osnovu informacija dobijenih u istrazi ili iz drugih izvora;	delimično usklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
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	0.1. 3.1.13)	<i>ozbiljna nezgoda</i> u vazdušnom saobraćaju je događaj koji obuhvata okolnosti koje ukazuju da je postojala velika verovatnoća da dođe do udesa, a povezan je sa korišćenjem vazduhoplova, koji se, u slučaju vazduhoplova sa posadom, dogodio od trenutka kada se neko lice ukrca u vazduhoplov sa namerom da obavi let do trenutka kada se sva lica iskrcaju iz vazduhoplova ili, u slučaju vazduhoplova bez posade, koji se dogodio od trenutka kada je vazduhoplov spreman za pokret u cilju leta do trenutka kada se vazduhoplov potpuno zaustavi na kraju leta i kada se	Potpuno usklađeno		

	at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down. A list of examples of serious incidents is set out in the Annex;		ugasi osnovna pogonska grupa;			
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>	<p>0.1.</p> <p>3.2.7)</p>	<p>teška telesna povreda je povreda koju je u udesu i ozbiljnoj nezgodi pretrpelo neko lice, a koja ima za posledicu:</p> <p>a) hospitalizaciju dužu od 48 časova, koja započne u roku od sedam dana od dana kada je povreda vezana za udes ili ozbiljnu nezgodu naneta,</p> <p>b) prelom bilo koje kosti (izuzev jednostavnih preloma prstiju ruku, nožnih prstiju ili preloma nosa),</p> <p>c) razderotine koje izazivaju ozbiljna krvarenja, oštećenje nerava, mišića ili tetiva</p> <p>d) povrede bilo kog unutrašnjeg organa</p> <p>e) opekotine drugog ili trećeg stepena ili opekotine koja zahvataju više od 5% površine tela,</p> <p>f) potvrđeno izlaganje zaraznim supstancama ili štetnim zračenjima</p>	Potpuno usklađeno		
3.1.	<p>Scope</p> <p>This Regulation shall apply to safety investigations into accidents and serious incidents:</p>	<p>0.1.</p> <p>2.1.1)</p>	<p>Ovaj zakon primenjuje se na: istrage o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazдушnom saobraćaju</p>	Potpuno usklađeno		
3.1.a	<p>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;</p>	<p>0.1.</p> <p>2.1.1) (1)</p>	<p>koje su se dogodile na teritoriji Republike Srbije, a sprovode se u skladu sa međunarodnim obavezama Republike Srbije,</p>	Potpuno usklađeno		
3.1.b	<p>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</p>	<p>0.1.</p> <p>2.1.1) (2)</p>	<p>koje su se dogodile vazduhoplovima koji su registrovani u Republici Srbiji ili kojima upravlja privredno društvo sa sedištem u Republici Srbiji, a koje su se desile van teritorije Republike Srbije, ako takvu istragu ne sprovodi druga država</p>	Potpuno usklađeno		

	such investigations are not conducted by another State;					
3.1.c	in which a Member State is entitled, according to international standards and recommended practices, to appoint an accredited representative to participate as a State of Registry, State of the Operator, State of Design, State of Manufacture or State providing information, facilities or experts at the request of the State conducting the investigation;	0.1. 2.1.1) (3)	povodom kojih je Republika Srbija ovlašćena ili u skladu sa međunarodnim pravima i obavezama u mogućnosti da imenuje ovlašćenog predstavnika kako bi učestvovala kao država registracije, država operatera, država projektovanja, država proizvodnje ili država koja na zahtev države koja sprovodi istragu obezbeđuje informacije, objekte ili stručnjake	Potpuno usklađeno		
3.1.d	in which a Member State having a special interest by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens is permitted by the State conducting the investigation to appoint an expert.	0.1. 2.1.1) (4)	u slučaju kada je Republici Srbiji omogućeno imenovanje predstavnika u istrazi koju vodi druga država na osnovu posebnog interesa usled smrtnih slučajeva i ozbiljnih telesnih povreda svojih državljana,	Potpuno usklađeno.		
3.2.	This Regulation shall also apply to issues pertaining to the timely availability of information relating to all persons and dangerous goods on board an aircraft involved in an accident and assistance to the victims of air accidents and their relatives.	0.1. 2.1.1) (5)	na pitanja koja se tiču blagovremenog davanja informacija o svim licima i opasnom teretu u vazduhoplovu, koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu, kao i pomoći žrtvama vazduhoplovnog udesa ili ozbiljne nezgode i njihovim srođnicim	Potpuno usklađeno.		
3.3	This Regulation shall not apply to safety investigations into accidents and serious incidents which involve aircraft engaged in military, customs, police or similar services, except when the Member State concerned so determines, in accordance with Article 5(4) and national legislation	0.1. 2.2.1)	Ovaj zakon ne primenjuje se na: istrage koje se odnose na bezbednost u slučaju udesa i ozbiljnih nezgoda koje su doživeli vazduhoplovi, koji obavljaju vojne, carinske, policijske ili slične zadatke, osim ako su u udesu ili ozbiljnoj nezgodi učestvovali civilni i domaći ili strani vojni vazduhoplovi, tada udes ili ozbiljnu nezgodu istražuje mešovita civilno-vojna komisija	Potpuno usklađeno		
4.1.	Civil Aviation Safety Investigation Authority Each Member State shall ensure that safety investigations are conducted or supervised, without external interference, by a permanent national	0.1. 4.1. 5.1.	Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju (u daljem tekstu: Centar) je posebna organizacija u čijoj nadležnosti je obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih	Potpuno usklađeno		

	civil aviation safety investigation authority (safety investigation authority) capable of independently conducting a full safety investigation, either on its own or through agreements with other safety investigation authorities.	5.4.	<p>pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: nesreće).</p> <p>Centar je samostalan u radu i funkcionalno nezavisan od bilo koga čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra.</p> <p>Centar može da sprovodi istražne postupke u saradnji sa nadležnim organima za istraživanje nesreća drugih država u skladu sa ovim zakonom i potvrđenim međunarodnim ugovorima.</p>			
4.2.	The safety investigation authority shall be functionally independent in particular of aviation authorities responsible for airworthiness, certification, flight operation, maintenance, licensing, air traffic control or aerodrome 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>Centar je samostalan u radu i funkcionalno nezavisan od bilo koga čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra.</p> <p>Centar može da sprovodi istražne postupke u saradnji sa nadležnim organima za istraživanje nesreća drugih država u skladu sa ovim zakonom i potvrđenim međunarodnim ugovorima.</p>	Potpuno usklađeno.		
4.3.	The safety investigation authority shall, in the conduct of the safety investigation, neither seek nor take instructions from anybody and shall have unrestricted authority over the conduct of the safety investigations.	0.1. 15.2.	Niko ne sme da ograniči sadržinu i obim istraživanja, da utiče na sadržinu ili obim izveštaja o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda ili na sadržinu i obim bezbednosnih preporuka Centra.	Potpuno usklađeno.		
4.4.	The activities entrusted to the safety investigation authority may be extended to the gathering and analysis of aviation safety related information, in particular for accident prevention purposes, in so far as these activities do not affect its independence and entail no responsibility in regulatory,	0.1 7.1. 1) (1)	<p>Centar obavlja sledeće stručne poslove: u vazdušnom saobraćaju:</p> <p>utvrđuje uzroke udesa i ozbiljnih nezgoda i daje bezbednosne preporuke radi poboljšanja bezbednosti u vazdušnom saobraćaju,</p> <p>Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke</p>	Potpuno usklađeno.		

	administrative or standards matters.	5.3.	druge odgovornosti.			
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.	U izveštaju o istrazi je garantovana anonimnost svakog pojedinca koji je učestvovao u istrazi. Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj o svom radu za proteklu godinu, koji sadrži podatke o istragama sprovedenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim merama i preporukama koje su bile preduzete.	Potpuno usklađeno.		
4.6.	The safety investigation authority shall be given by the respective Member State the means required to carry out its responsibilities independently and shall be able to obtain sufficient resources to do so. In particular:	0.1. 8.1.	Sredstva za rad Centra obezbeđuju se iz budžeta Republike Srbije;	Potpuno usklađeno.		
4.6.a)	the head of the safety investigation authority and/or, in the case of a multimodal authority, the head of its aviation branch shall have the experience and competence in civil aviation safety to fulfil his or her tasks in accordance with this Regulation and national law;	0.1 6.2. 6.3.	Glavnog istražitelja postavlja Vlada na pet godina, na predlog predsednika Vlade. Lice koje se postavlja za glavnog istražitelja mora da pored uslova koji su propisani zakonom kojim se uređuje rad na položaju državnih službenika da ima i odgovarajuću stručnost za poslove istraživanja nesreća i najmanje devet godina radnog iskustva u vazdušnom ili železničkom ili vodnom saobraćaju.	Potpuno usklađeno		

4.6.b)	the investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence;	0.1 5.1. 5.4.	Centar je samostalan u radu i funkcionalno i organizaciono nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra. Centar može da sprovodi istražne postupke u saradnji sa nadležnim organima za istraživanje nesreća drugih država u skladu sa ovim zakonom i potvrđenim međunarodnim ugovorima.	Delimično usklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
4.6.c)	the safety investigation authority shall comprise at least one available investigator able to perform the function of the investigator-in-charge in the event of a major air accident;	0.1. 6.1.	Centrom rukovodi Glavni istražitelj koji ima položaj direktora posebne organizacije.	Potpuno usklađeno		
4.6.d)	the safety investigation authority shall be allocated a budget that enables it to carry out its functions;.	0.1 8.1.	Sredstva za rad Centra obezbeđuju se iz budžeta Republike Srbije;	Potpuno usklađeno.		
4.6.e)	the safety investigation authority shall have at its disposal, either directly or by means of the cooperation referred to in Article 6, or through arrangements with other national authorities or entities, qualified personnel and adequate facilities, including offices and hangars to enable the storage and examination of the aircraft, its contents and its wreckage	0.1. 4.4. 6.6.	U cilju ostvarivanja svojih nadležnosti u istraživanju udesa i ozbiljne nezgode u vazdušnom saobraćaju, Centar mora da poseduje stručne, tehničke i finansijske kapacitete. Centar može da angažuje i odgovarajuća stručna lica, organe, organizacije i odgovarajuća pravna lica za stručnu pomoć, uz određenu naknadu u skladu sa dužinom angažovanja i složenošću poslova	Potpuno usklađeno.		
5.1.	Obligation to investigate Every accident or serious incident involving aircraft other than specified in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February	0.1. 15.1.	Svi udesi i ozbiljne nezgode u vazdušnom saobraćaju moraju da se istraže i analiziraju kako bi se utvrdile činjenice pod kojima su se desili, ako je moguće otkrili njihovi uzroci i potom preduzele mere kojima se sprečavaju novi udesi i ozbiljne nezgode.	Delimično usklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta

	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				potpuna usaglašenost	u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
5.2.	When an aircraft, other than specified in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008, registered in a Member State is involved in an accident or serious incident the location of which cannot be definitely established as being in the territory of any State, a safety investigation shall be conducted by the safety investigation authority of the Member State of registration.	0.1. 17.3.	Kada vazduhoplov, koji je registrovan u Republici Srbiji pretrpi udes i ozbiljnu nezgodu na mestu za koje se ne može sa sigurnošću utvrditi da se nalazi na teritoriji bilo koje države, istraživanje vrši Centar.	Potpuno usklađeno		
5.3.	The extent of safety investigations referred to in paragraphs 1, 2 and 4 and the procedure to be followed in conducting such safety investigations shall be determined by the safety investigation authority, taking into account the lessons it expects to draw from such investigations for the improvement of aviation safety, including for those aircraft with a maximum take-off mass less than or equal to 2 250 kg.	0.1. 16.1.	Centar je dužan da istraži svaki udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova ukupne mase na poletanju veće od 2.250 kg. U slučaju udesa ili ozbiljne nezgode drugih vazduhoplova, Centar istražuje svaki udes ili ozbiljnu nezgodu pri kojoj je došlo do smrtne povrede, dok u ostalim slučajevima može da pokrene istraživanje ukoliko smatra da je u interesu bezbednosti vazdušnog saobraćaja.	Potpuno usklađeno		
5.4.	Safety investigation authorities may decide to investigate incidents other than those referred to in paragraphs 1 and 2, as well as accidents or serious incidents to other types of aircraft, in accordance with the national legislation of the Member States, when they expect to draw safety lessons from them.	0.1. 16.1.	Centar istražuje svaki udes ili ozbiljnu nezgodu pri kojoj je došlo do smrtne povrede, dok u ostalim slučajevima može da pokrene istraživanje ukoliko smatra da je u interesu bezbednosti vazdušnog saobraćaja.	Potpuno usklađeno.		
5.5	Safety investigations referred to in paragraphs 1, 2 and 4 shall in no	0.1	Stručni poslovi koji se odnose na istraživanja nesreća su nezavisni od krivičnih istraga ili drugih paralelnih istraga	Potpuno usklađeno.		

	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.	5.2. 5.3.	kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stepen krivice. Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.			
6.1.	Cooperation between safety investigation authorities A safety investigation authority from one Member State may request the assistance of safety investigation authorities from other Member States. When, following a request, a safety investigation authority agrees to provide assistance, such assistance shall, as far as possible, be provided free of charge.	0.1. 17.1.	Centar može da saraduje ili učestvuje u radu međunarodnih organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo istražnog postupka na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne smeju da ugroze nezavisnost istrage.	Potpuno usklađeno		
6.2.	A safety investigation authority may delegate the task of conducting an investigation into an accident or serious incident to another safety investigation authority subject to mutual agreement and shall facilitate the investigation process by that other authority.	0.1. 17.1.	Centar može da saraduje ili učestvuje u radu međunarodnih organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo istražnog postupka na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne smeju da ugroze nezavisnost istrage.	Potpuno usklađeno		
7.1.	European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities Member States shall ensure that their safety investigation authorities establish between them a European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities (the Network), composed of the heads of the safety 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	-	-	neusklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona

	<p>chairman chosen among these for a period of 3 years. The chairman shall draw up the annual work programme of the Network, which shall comply with the objectives and meet the responsibilities set out in paragraphs 2 and 3 respectively. The Commission shall transmit the work programme to the European Parliament and the Council. The chairman shall also draw up the agenda for the meetings of the Network. Period of 3 years.</p>					
7.2.	<p>The Network shall seek to further improve the quality of investigations conducted by safety investigation authorities and to strengthen their independence. In particular, it shall encourage high standards in investigation methods and investigator training.</p>		-	neprenosivo	<p>Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU</p>	
7.3.	<p>In order to achieve the objectives set out in paragraph 2, the Network shall be responsible, in particular, for:</p>		-	neprenosivo	<p>Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU</p>	
7.3.a)	<p>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</p>		-	neprenosivo	<p>Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU</p>	
7.3.b)	<p>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</p>		-	neprenosivo	<p>Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države</p>	

	aviation authorities;				članice EU	
7.3.c)	coordinating and organising, where appropriate, 'peer reviews', relevant training activities and skills development programmes for investigators		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
7.3.d)	promoting best safety investigation practices with a view to developing a common Union safety investigation methodology and drawing up an inventory of such practices;		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
7.3.e).	strengthening the investigating capacities of the safety investigation authorities, in particular by developing and managing a framework for sharing resources;		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
7.3.f)	providing, at the request of the safety investigation authorities for the purpose of the application of Article 6, appropriate assistance, including, but not limited to, a list of investigators, equipment and capabilities available in other Member States for potential use by the authority conducting an investigation;		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
7.3.g)	having access to information contained in the database referred to in Article 18, and analyse the safety recommendations therein with a view to identifying important safety recommendations of Union-wide relevance.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
7.4.	The Commission shall inform the European Parliament and the Council of the activities of the Network on a regular basis. The European		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu	

	Parliament shall also be informed whenever the Council or the Commission submits requests to the Network.				implementirati samo države članice EU	
7.5.	The members of the Network shall neither seek nor accept instructions from any body which could affect the independent status of safety investigations.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
7.6.	EASA shall, as appropriate, be invited as an observer to the meetings of the Network. The Network may also invite observers from safety investigation authorities of third countries and other relevant experts to attend its meetings.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
7.7.	The Commission shall be closely associated with the work of the Network and shall receive the necessary support from the Network on relevant aspects related to the development of the Union civil aviation accident investigation and prevention policy and regulation. The Commission shall provide the Network with the necessary support, including but not limited to assistance for the preparation and organisation of its meetings, as well as for the publication of an annual report covering the activities of the Network. The Commission shall transmit the annual report to the European Parliament and the Council.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
8.1.	Participation of EASA and national civil aviation 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			neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	

	concerned, within the scope of their respective competence, to appoint a representative to participate:					
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;		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
8.1.b)	as an adviser appointed under this Regulation to assist accredited representative(s) of the Member States in any safety investigation conducted in a third country to which a safety investigation authority is invited to designate an accredited representative in accordance with international standards and recommended practices for aircraft accident and incident investigation, under the supervision of the accredited representative.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
8.2.	The participants referred to in paragraph 1 shall be entitled, in particular to:		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
8.2.a)	visit the scene of the accident and examine the wreckage;		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	

8.2.b)	suggest areas of questioning and obtain witness information		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
8.2.c)	receive copies of all pertinent documents and obtain relevant factual information		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
8.2.d)	participate in the read-outs of recorded media, except cockpit voice or image recorders		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
8.3.	EASA and the national civil aviation authorities shall support the investigation in which they participate by supplying the requested information, advisers and equipment to the safety investigation authority in charge.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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>	Vlasnik, kao i korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi, član posade, svako lice koje učestvuje u održavanju, projektovanju, proizvodnji tog vazduhoplova ili u obuci njegove posade, svako lice koje je učestvovalo u pružanju tom vazduhoplovu usluga kontrole letenja, informisanja vazduhoplova u letu ili aerodromskih usluga, zaposleni u civilnoj	Potpuno usklađeno		

			vazduhoplovnoj vlasti Republike Srbije, kao i svako lice, ukoliko imaju saznanja da se dogodio udes ili ozbiljna nezgoda u obavezi su da o tome, bez odlaganja, obaveste Centar.			
9.2.	The safety investigation authority shall notify without delay the Commission, EASA, the International Civil Aviation Organisation (ICAO), the Member States and third countries concerned in accordance with the international standards and recommended practices of the occurrence of all accidents and serious incidents of which it has been notified.	0.1 10.	Centar mora u roku od sedam dana od dana donošenja odluke o početku istrage da o tome obavesti ministarstvo i nadležne međunarodne organizacije.	Potpuno usklađeno		
10.1.	Participation of the Member States in safety investigations 1. Upon receipt of the notification of the occurrence of an accident or serious incident from another Member State or third country, the Member States which are the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture shall, as soon as possible, inform the Member State or third country in the territory of which the accident or serious incident occurred whether they intend to appoint an accredited representative in accordance with the international standards and recommended practices. Where such an accredited representative is appointed, his or her name and contact details shall also be provided, as well as the expected date of arrival if the accredited representative intends to travel to the country which sent the notification.	0.1. 17.2.	U slučaju da na teritoriji druge države dođe do udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova koji je proizveden u Republici Srbiji, ili je registrovan u Republici Srbiji ili se koristi od strane korisnika registrovanog u Republici Srbiji, ili posada poseduje dozvolu izdatu od strane civilne vazduhoplovne vlasti Republike Srbije, Centar može da učestvuje u istražnom postupku posredstvom ovlašćenog predstavnika. Ovlašćenog predstavnika predstavljaju glavni istražitelj, ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj ili drugi zaposleni Centra kojeg određuje glavni istražitelj. Ovlašćeni predstavnik prati tok istrage i može da ode na mesto udesa ili ozbiljne nezgode.	Delimično usklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
10.2.	Accredited representatives for the State of Design shall be appointed by the safety investigation authority of	0.1.	Ovlašćenog predstavnika predstavljaju glavni istražitelj, ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj ili drugi zaposleni	Delimično usklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona	Prelaznim i završnim

	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.	17.3.	Centra kojeg određuje glavni istražitelj. Ovlašćeni predstavnik prati tok istrage i može da ode na mesto udesa ili ozbiljne nezgode.		predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
11.1.	Status of the safety investigators Upon his or her appointment by a safety investigation authority and notwithstanding any judicial investigation, the investigator-in-charge shall have the authority to take the necessary measures to satisfy the requirements of the safety investigation.	0.1. 23.1.	Centar je ovlašćen da preduzme potrebne mere za obavljanje istraživanja, bez obzira da li je pokrenuta druga zvanična istraga.	Potpuno usklađeno		
11.2.	Notwithstanding any confidentiality obligations under the legal acts of the Union or national law, the investigator-in-charge shall in particular be entitled to:	0.1. 23.3.	Dok istražuje udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova, Centar ima pravo:	Potpuno usklađeno.		
11.2.a)	have immediate unrestricted and unhampered access to the site of the accident or incident as well as to the aircraft, its contents or its wreckage;	0.1. 23.3.1)	na neograničen i neometan pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini	Potpuno usklađeno.		
11.2.b)	ensure an immediate listing of evidence and controlled removal of debris, or components for examination or analysis purposes;	0.1. 23.3.2)	da, bez odlaganja, sačini listu dokaza i obezbedi kontrolisano uklanjanje olupine ili delova vazduhoplova radi njihovog daljeg ispitivanja, odnosno analize	Potpuno usklađeno.		
11.2.c)	(c) have immediate access to and control over the flight recorders, their contents and any other relevant recordings;	0.1. 23.3.3)	da ima neposredan pristup i kontrolu nad uređajima za snimanje leta, njihovom sadržinom i drugim relevantnim snimcima	Potpuno usklađeno.		

11.2.d)	request, and contribute to, a complete autopsy examination of the bodies of the fatally injured persons and to have immediate access to the results of such examinations or of tests made on samples taken;	0.1. 23.3.4)	da zahteva obdukciju tela poginulih lica, da sarađuje na obdukciji i da ima neposredan pristup rezultatima obdukcije ili testova izvršenih na uzetim uzorcima;	Potpuno usklađeno.		
11.2.e)	request the medical examination of the people involved in the operation of the aircraft or request tests to be carried out on samples taken from such people and to have immediate access to the results of such examinations or tests;	0.1. 23.3.5)	da zahteva lekarski pregled lica koja su učestvovala u operacijama vazduhoplova ili da zahteva da se sprovedu testovi na uzetim uzorcima i da ima neposredan uvid u rezultate pregleda, odnosno testova;	Potpuno usklađeno.		
11.2.f)	to call and examine witnesses and to require them to furnish or produce information or evidence relevant to the safety investigation;	0.1. 23.3.6)	da pozove i ispita svedoke i da od njih zahteva da dostave informacije ili dokaze u vezi sa istraživanjem;	Potpuno usklađeno.		
11.2.g)	have free access to any relevant information or records held by the owner, the certificate holder of the type design, the responsible maintenance organisation, the training organisation, the operator or the manufacturer of the aircraft, the authorities responsible for civil aviation, EASA and air navigation service providers or aerodrome operators.	0.1. 23.3.7)	na slobodan pristup relevantnim dokumentima i informacijama koje poseduju vlasnik, korisnik, operater ili proizvođač vazduhoplova, imalac potvrde o tipu, nadležna organizacija za održavanja vazduhoplova, Agencija za obuku, pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi, operateri aerodroma i vlasti nadležne za civilno vazduhoplovstvo	Potpuno usklađeno.		
11.3.	The investigator-in-charge shall extend to his or her experts and advisers, as well as to the accredited representatives, their experts and advisers, the entitlements listed in paragraph 2, to the extent necessary to enable them to participate	0.1. 20.	Istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju vrši radna grupa Centra obrazovana za svaki udes ili ozbiljnu nezgodu posebno. Glavni istražitelj ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj po ovlašćenju glavnog istražitelja rukovode radnom grupom. Radnu grupu sačinjavaju zaposleni	Delimično usklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta

	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.		<p>Centra. U radnu grupu mogu da budu uključeni i stručna lica izvan Centra. Sastav radne grupe za svaki pojedinačni udes ili ozbiljnu nezgodu određuje rešenjem glavni istražitelj. Broj članova i sastav radne grupe zavise od težine, vrste i obima udesa ili ozbiljne nezgode. Stručna lica i zaposleni u organizacijama koji su uključeni u rad radnih grupa kao i druga lica u okviru ili van ovih organizacija ne mogu da budu veštaci, svedoci ili da učestvuju u drugim istražnim postupcima koji se odnose na udes ili ozbiljnu nezgodu za koju su angažovani.</p>		usaglašenost	u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
11.4.	Any person participating in safety investigations shall perform his or her duties independently and shall neither seek, nor accept instructions from anybody, other than the investigator-in-charge or the accredited representative	0.1. 20.2.	Glavni istražitelj ili Glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj po ovlaštenju Glavnog istražitelja rukovode radnom grupom.	Delimično usklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
12.1.	<p>Coordination of investigations</p> <p>1. When a judicial investigation is also instituted, the investigator-in-charge shall be notified thereof. In such a case, the investigator-in-charge shall ensure traceability and retain custody of flight recorders and any physical evidence. The judicial authority may appoint an official from that authority to accompany the flight recorders or physical evidence to the place of the read-out or treatment. Where examination or analysis of such physical evidence may modify, alter or destroy it, prior agreement</p>	0.1. 5.5.	Nadležni pravosudni organi koji vode istragu mogu Centru da dostave spise i isprave, odnosno njihove kopije, potrebne za vođenje postupka istraživanja nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju, ako se time ne ometa istražni postupak u skladu sa zakonom kojim se uređuju krivični postupak .	Delimično usklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona

	from the judicial authorities will be required, without prejudice to national law. Where such agreement is not obtained according to the advance arrangements referred to in paragraph 3 within a reasonable time and not later than 2 weeks following the request, it shall not prevent the investigator-in-charge from conducting the examination or analysis. Where the judicial authority is entitled to seize any evidence, the investigator-in-charge shall have immediate and unlimited access to and use of such evidence.					
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 authorities to which the control of the site may have been transferred.	0.3. 22.2.	Centar može da nadležnim pravosudnim organima, na njihov zahtev, pruži tehničku pomoć i dostavi informaciju o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, kao i izveštaj o udesu ili ozbiljnoj nezgodi.	Delimično usklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
12.3.	Member States shall ensure that safety investigation authorities, on the one hand, and other authorities likely to be involved in the activities related to the safety investigation, such as the judicial, civil aviation, search and rescue authorities, on the	0.3 22.2	Centar može da nadležnim pravosudnim organima, na njihov zahtev, pruži tehničku pomoć i dostavi informaciju o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, kao i izveštaj o udesu ili ozbiljnoj nezgodi.	Delimično usklađeno	Članom 15.5. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje

	<p>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>				potpuna usaglašenost	podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
12.3.a)	access to the site of the accident;	0.1. 15.5.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju.	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
12.3.b)	preservation of and access to evidence	0.1. 15.5.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
12.3.c)	initial and ongoing debriefings of the status of each process;	0.1. 15.5.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je

					kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
12.3.d)	exchange of information;	0.1. 15.5.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
12.3.e)	appropriate use of safety information	0.1. 15.5.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
12.3.f)	resolution of conflicts	0.1. 15.5.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu

					usaglašenost	dana od dana stupanja na snagu Zakona
12.3.	Member States shall communicate to the Commission those arrangements, which shall transmit them to the chairman of the Network, the European Parliament and the Council for information.	-	-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
13.1.	Preservation of evidence The Member State in the territory of which the accident or serious incident occurred shall be responsible for ensuring safe treatment of all evidence and for taking all reasonable measures to protect such evidence and for maintaining safe custody of the aircraft, its contents and its wreckage for such period as may be necessary for the purpose of a safety investigation. Protection of evidence shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed. Safe custody shall include protection against further damage, access by unauthorised persons, pilfering and deterioration.	0.1. 25.1. 25.2.	Centar obezbeđuje sigurno postupanje sa dokazima, preduzima mere za zaštitu dokaza, za vreme koje je potrebno za sprovođenje istrage. Zaštita dokaza uključuje obezbeđivanje na bilo koji način svih dokaza koji bi mogli biti uklonjeni, izbrisani, izgubljeni ili uništeni, kao i zaštitu od oštećenja, pristupa neovlašćenih lica, krađe i kvarenja	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
13.2.	Pending the arrival of safety investigators, no person shall modify the state of the site of the accident, take any samples therefrom, undertake any movement of or sampling from the aircraft, its contents or its wreckage, move or remove it, except where such action may be required for safety reasons or to bring assistance to injured persons, or under the express	0.1. 25.4.	Pomeranje vazduhoplova koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu bez saglasnosti Centra dozvoljeno je samo kad je neophodno radi spasavanja lica, prtljaga i robe, otklanjanja opasnosti od požara ili drugih opasnosti ili ako vazduhoplov ometa bezbedno odvijanje vazdušnog saobraćaja	Potpuno usklađeno.		

	permission of the authorities in control of the site and, when possible, in consultation with the safety investigation authority					
13.3.	Any person involved shall take all necessary steps to preserve documents, material and recordings in relation to the event, in particular so as to prevent erasure of recordings of conversations and alarms after the flight	0.1 25.7.	Korisnik vazduhoplova, vlasnik vazduhoplova, rukovodilac letenja, drugi učesnici i druga lica koja su direktno ili indirektno povezana sa navedenim licima i udesom ili ozbiljnom nezgodom su dužni da čuvaju sve podatke koji bi mogli da se koriste tokom istraživanja uzroka udesa ili ozbiljne nezgode do objavljivanja završnog izveštaja o udesu ili ozbiljnoj nezgodi.	Potpuno usklađeno.		
14.1.	Protection of sensitive safety information 1. The following records shall not be made available or used for purposes other than safety investigation:	0.1. 26.1.	Dokumentacija i informacije koje su od značaja za sprovođenje istrage koriste se isključivo u svrhu istrage i to:	Potpuno usklađeno.		
14.1.a)	all statements taken from persons by the safety investigation authority in the course of the safety investigation	0.1. 26.1.1)	izjave svedoka i drugih lica, izveštaji i beleške koje je Centar zabeležio ili primio tokom istrage, a koriste se u svrhu sprovođenja istrage;	Potpuno usklađeno.		
14.1.b)	records revealing the identity of persons who have given evidence in the context of the safety investigation	0.1. 26.1.2)	dokumentacija kojom se otkriva identitet lica koja su svedočila u okviru istrage;	Potpuno usklađeno.		
14.1.c)	information collected by the safety investigation authority which is of a particularly sensitive and personal nature, including information concerning the health of individuals	0.1. 26.1.3)	podaci koje se odnose na lica uključena u udesu ili ozbiljnoj nezgodi koji su prikupljeni u toku istrage, a koje su posebno osetljive, uključujući podatke o zdravlju pojedinaca;	Potpuno usklađeno.		
14.1.d)	material subsequently produced during the course of the investigation such as notes, drafts, opinions written by the investigators, opinions expressed in the analysis of information, including flight recorder information	0.1. 26.1.4)	beleške, nacrti, mišljenja istražitelja, uključujući i informacije iz uređaja koje su snimljene tokom transporta;	Potpuno usklađeno.		
14.1.e)	information and evidence provided by investigators from other Member States or third countries in accordance with the international	0.1. 26.1.5)	informacije i dokazi koji su dali nadležni organi za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, a koji su u skladu sa međunarodnim standardima i praksom;	Potpuno usklađeno.		

	standards and recommended practices, where so requested by their safety investigation authority;					
14.1.f)	drafts of preliminary or final reports or interim statements	0.1. 26.1.6)	nacrti prethodnih ili završnih izveštaja ili privremenih saopštenja;	Potpuno usklađeno.		
14.1.g)	cockpit voice and image recordings and their transcripts, as well as voice recordings inside air traffic control units, ensuring also that information not relevant to the safety investigation, particularly information with a bearing on personal privacy, shall be appropriately protected, without prejudice to paragraph 3.	0.1. 26.1.7)	slike i zvuci snimljeni u pilotskoj kabini i njihovi transkripti, kao i snimci glasova u jedinici kontrole letenja, uz potvrdu da će informacije koje nisu važne za istraživanje, a naročito informacije koje mogu imati uticaj na privatnost biti na odgovarajući način zaštićene.	Potpuno usklađeno.		
14.2.	The following records shall not be made available or used for purposes other than safety investigation, or other purposes aiming at the improvement of aviation safety:	0.1. 26.3.	Zapisi koji ne smeju da budu dostupni ili da se koriste u druge svrhe, osim za istraživanje ili u svrhe čiji je cilj unapređenje bezbednosti vazduhoplovstva su:	Potpuno usklađeno		
14.2.a)	all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft	0.1. 26.3.1)	komunikacija između lica koja su učestvovala u korišćenju vazduhoplova	Potpuno usklađeno		
14.2.b)	written or electronic recordings and transcriptions of recordings from air traffic control units, including reports and results made for internal purposes;	0.1. 26.3.2)	pisani ili elektronski zapisi i transkripti snimaka iz jedinice za kontrolu letenja, uključujući i rezultate i izveštaje sačinjene za internu upotrebu;	Potpuno usklađeno		
14.2.c)	covering letters for the transmission of safety recommendations from the safety investigation authority to the addressee, where so requested by the safety investigation authority issuing the recommendation	0.1, 26.3.3)	prpratna pisma za dostavljanje bezbednosnih preporuka	Potpuno usklađeno		
14.2.d)	occurrence reports filed under Directive 2003/42/EC.	0.1. 26.3.4)	prijave događaja prema propisu kojim se uređuje prijavljivanje događaja u civilnom vazduhoplovstvu.	Potpuno usklađeno		

14.2.	Flight data recorder recordings shall not be made available or used for purposes other than those of the safety investigation, airworthiness or maintenance purposes, except when such records are de-identified or disclosed under secure procedures.	0.1. 26.4.	Snimci načinjeni uređajem za snimanje leta vazduhoplova ne smeju da budu dostupni ili da se koriste u druge svrhe, osim za potrebe bezbednosnog istraživanja, plovidbenosti ili održavanja vazduhoplova, izuzev kada se vrši identifikacija ličnih podataka iz ove evidencije ili se lični podaci iz ove evidencije otkrivaju po zaštićenoj proceduri.	Potpuno usklađeno		
14.3.	<p>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</p> <p>The communication of records referred to in paragraphs 1 and 2 to another Member State for purposes other than safety investigation and, in addition as regards paragraph 2, for purposes other than those aiming at the improvement of aviation safety may be granted insofar as the national law of the communicating Member State permits. Processing or disclosure of records received through such communication by the authorities of the receiving Member State shall be permitted solely after prior consultation of the communicating Member State and subject to the national law of the receiving Member State.</p>	0.1. 15.5.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
14.4.	Only the data strictly necessary for	0.1.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5	Prelaznim i

	the purposes referred to in paragraph 3 may be disclosed	15.5.	nezgoda u vazdušnom saobraćaju		Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
15.1.	1. The staff of the safety investigation authority in charge, or any other person called upon to participate in or contribute to the safety investigation shall be bound by applicable rules of professional secrecy, including as regards the anonymity of those involved in an accident or incident, under the applicable legislation.	0.1. 6.7. 0.3. 24.1. 24.2.	Glavni istražitelj, pomoćnici glavnog istražitelja za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, svi zaposleni Centra, kao i sva lica uključena u istraživanje nesreća dužni su da čuvaju podatke do kojih dođu u istražnom postupku kao tajnu. Sva dokumenta, podaci i dokazi moraju se koristiti isključivo za potrebe istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova i u druge svrhe se ne mogu koristiti. Centar i bilo koje fizičko ili pravno lice koje je pozvano da učestvuje u istrazi, dužni su da u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita podataka o ličnosti i zakonom kojim se uređuje tajnost podataka, obezbede tajnost podataka i zaštitu anonimnosti učesnika udesa ili ozbiljnih nezgoda.	Potpuno usklađeno.		
15.2.	Without prejudice to the obligations set out in Articles 16 and 17, the safety investigation authority in charge shall communicate the information which it deems relevant to the prevention of an accident or serious incident, to persons	0.1. 24.3.	Centar će proslediti podatke koje smatra relevantnim za sprečavanje udesa ili ozbiljnih nezgoda, osim podataka koji se odnose na zaštitu podataka o ličnosti, pravnim i fizičkim licima odgovornim za proizvodnju ili održavanje vazduhoplova i vazduhoplovnih delova, korišćenje	Potpuno usklađeno.		

	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.		vazduhoplova i obuku vazduhoplovnog osoblja i nadležnim civilnim vazduhoplovnim vlastima.			
15.3.	Without prejudice to the obligations set out in Articles 16 and 17, the safety investigation authority in charge and the accredited representative(s) referred to in Article 8 shall release to EASA and national civil aviation authorities relevant factual information obtained during the safety investigation, except information referred to in Article 14(1) or causing a conflict of interest. The information received by EASA and the national civil aviation authorities shall be protected in accordance with Article 14 and applicable legal acts of the Union and national legislation. EN 12.11.2010 Official Journal of the European Union L 295/45	0.1. 15.5.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
15.4.	The safety investigation authority in charge shall be authorised to inform victims and their relatives or their associations or make public any information on the factual observations, the proceedings of the safety investigation, possibly preliminary reports or conclusions and/or safety recommendations, provided that it does not compromise the objectives of the safety investigation and fully complies with applicable legislation on the protection of personal data.	0.1. 24.4.	Centar je dužan da obavesti žrtve, njihove srodnike ili da javno objavi informacije o utvrđenim činjenicama, toku istrage, privremene izveštaje ili preporuke, uz uslov da se ne utiče na istražni postupak i da se obezbedi zaštita podataka o ličnosti u skladu sa propisima kojima se uređuje zaštita podataka o ličnosti.	Potpuno usklađeno.		
15.5.	Before making public the information referred to in paragraph 4, the safety investigation authority in charge shall forward that information to the victims and their relatives or their associations in a way which does not	0.1. 24.4.	Centar je dužan da obavesti žrtve, njihove srodnike ili da javno objavi informacije o ustanovljenim činjenicama, toku istrage, moguće preliminarne izveštaje ili preporuke, uz uslov da se ne utiče na istražni postupak i da se obezbedi zaštita podataka o ličnosti	Potpuno usklađeno.		

	compromise the objectives of the safety investigation.		u skladu sa propisima kojima se uređuje zaštita podataka o 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.</p> <p>27.1.</p> <p>27.3.</p> <p>27.4.</p>	<p>Svaka istraga završava se izveštajem o istrazi u obliku koji odgovara vrsti i težini udesa ili ozbiljne nezgode.</p> <p>Izveštaj o istrazi sadrži neposredne činjenice o događaju, zapisnik o istrazi i ispitivanju, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke za unapređenje bezbednosti.</p> <p>Izveštaj o istrazi mora biti dostupan javnosti, ali ne i identitet lica koja su učestvovala u udesu ili ozbiljnoj nezgodi i ne može da ukazuje na odgovornost ili krivicu učesnika.</p>	Delimično usklađeno	Članom 27. stav 16 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
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>	U izveštaju o istrazi je garantovana anonimnost svakog pojedinca koji je učestvovao u istrazi.	Potpuno usklađeno.		
16.3.	Where safety investigations give rise to reports before the completion of the investigation, prior to their publication the safety investigation authority may solicit comments from the authorities concerned, including EASA, and through them the certificate holder for the design, the manufacturer and the operator concerned. They shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation.	<p>0.1.</p> <p>27.11.</p>	Ako se pre okončanja istraživanja ukaže potreba za izradom privremenog izveštaja, pre njegovog objavljivanja, Centar može da traži komentare od odgovarajućih organa zainteresovanih država, uključujući i međunarodne organizacije, imaoca uverenja za projektovanje vazduhoplova, proizvođača vazduhoplova i korisnika pri čemu su dužni da sadržaj konsultacija čuvaju kao poslovnu tajnu.	Potpuno usklađeno.		
16.4.	Before publication of the final report, the safety investigation authority shall solicit comments from the authorities concerned, including EASA, and, through them the certificate holder for	<p>0.1.</p> <p>27.12.</p>	Pre objavljivanja izveštaja Centra, zainteresovani nadležni organi drugih država i međunarodne organizacije, imaoci uverenja za projektovanje vazduhoplova, proizvođači vazduhoplova i	Potpuno usklađeno.		

	the design, the manufacturer and the operator concerned, who shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation. In soliciting such comments, the safety investigation authority shall follow the international standards and recommended practices		korisnici mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na nacrt izveštaja.			
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.	0.1. 27.16.	Ministar bliže propisuje sadržaj izveštaja o istrazi udesa i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom saobraćaju, kao i sadržinu i način vođenja baze podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama	Delimično usklađeno	Članom 27. stav 16 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
16.6.	The safety investigation authority shall make public the final report in the shortest possible time and if possible within 12 months of the date of the accident or serious incident.	0.1. 27.6.	Centar objavljuje izveštaj o istrazi u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od datuma kada se dogodio udes ili ozbiljna nezgoda.	Potpuno usklađeno		
16.7.	If the final report cannot be made public within 12 months, the safety investigation authority shall release an interim statement at least at each anniversary of the accident or serious incident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.	0.1. 27.7.	Ukoliko ne postoji mogućnost objavljivanja izveštaja u roku od 12 meseci, Centar će objaviti privremeni izveštaj sa informacijom o toku istrage i eventualnim preporukama za unapređenje bezbednosti.	Potpuno usklađeno		
16.8.	The safety investigation authority shall forward a copy of the final report and the safety recommendations as soon as possible to the:	0.1. 27.8.	Centar dostavlja izveštaj zajedno za bezbednosnim preporukama stranama na koje se preporuke odnose, ministarstvu, zainteresovanim nadležnim organima drugih država i međunarodnim organizacijama u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom, i objavljuje ga na internet prezentaciji Centra.	Potpuno usklađeno.		

16.8.a)	safety investigation authorities and civil aviation authorities of the States concerned, and the ICAO, according to the international standards and recommended practices;	0.1. 27.8.	Centar dostavlja izveštaj zajedno za bezbednosnim preporukama stranama na koje se preporuke odnose, ministarstvu, zainteresovanim nadležnim organima drugih država i međunarodnim organizacijama u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom, i objavljuje ga na internet prezentaciji Centra.	Potpuno usklađeno.		
16.8.b)	addressees of safety recommendations contained in the report;	0.1. 27.8.	Centar dostavlja izveštaj zajedno za bezbednosnim preporukama stranama na koje se preporuke odnose, ministarstvu, zainteresovanim nadležnim organima drugih država i međunarodnim organizacijama u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom, i objavljuje ga na internet prezentaciji Centra.	Potpuno usklađeno.		
16.8.c)	Commission and EASA, except where the report is publicly available through electronic means, in which case the safety investigation authority shall only notify them accordingly	0.1. 27.8.	Centar dostavlja izveštaj zajedno za bezbednosnim preporukama stranama na koje se preporuke odnose, ministarstvu, zainteresovanim nadležnim organima drugih država i međunarodnim organizacijama u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom, i objavljuje ga na internet prezentaciji Centra.	Potpuno usklađeno.		
17.1.	Safety recommendations 1. At any stage of the safety investigation, the safety investigation authority shall recommend in a dated transmittal letter, after appropriate consultation with relevant parties, to the authorities concerned, including those in other Member States or third countries, any preventive action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety.	0.1. 28.1. 28.3.	Centar naredbom donosi bezbedonosne preporuke na osnovu analize podataka i rezultata sprovedene istrage. Preporuke se upućuju stranama na koje se odnose, nadležnim organima i organizacijama u Republici Srbiji, kao i zainteresovanim organima i organizacijama drugih država i međunarodnim organizacijama.	Delimično usklađeno	Članom 28. stav 6 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
17.2.	A safety investigation authority may also issue safety recommendations on the basis of studies or analysis of a series of investigations or any other activities conducted in accordance with Article 4(4).	0.1. 28.1.	Centar naredbom donosi bezbedonosne preporuke na osnovu analize podataka i rezultata sprovedene istrage.	Delimično usklađeno	Članom 28. stav 6 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta

					usaglašenost	u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
17.3.	A safety recommendation shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident, serious incident or incident. EN L 295/46 Official Journal of the European Union 12.11.2010	0.1. 28.2.	Preporuka iz stava 1. ovog člana ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za udes ili ozbiljnu nezgodu.	Potpuno usklađeno.		
18.1.	Follow-up to safety recommendations and safety recommendations database 1. The addressee of a safety recommendation shall acknowledge receipt of the transmittal letter and inform the safety investigation authority which issued the recommendation within 90 days of the receipt of that letter, of the actions taken or under consideration, and where appropriate, of the time necessary for their completion and where no action is taken, the reasons therefor.	0.1. 28.4.	Organi i organizacije kojima su upućene preporuke, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju sprovođenja bezbednosnih preporuka.	Delimično usklađeno	Članom 28. stav 6 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
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.	0.1. 28.6.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka za praćenje bezbednosnih preporuka	Delimično usklađeno	Članom 28. stav 6 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
18.3.	Each safety investigation authority shall implement procedures to record	0.1.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka za praćenje bezbednosnih	Delimično usklađeno	Članom 28. stav 6	Prelaznim i

	the responses to the safety recommendations it issued.	28.6.	preporuka		Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
18.4.	Each entity receiving a safety recommendation, including the authorities responsible for civil aviation safety at the Member State and Union level, shall implement procedures to monitor the progress of the action taken in response to the safety recommendations received.	0.1 28.4.	Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, kojima je upućena bezbednosna preporuka dužni su da najmanje jednom godišnje podnesu izveštaj Centru o merama koje su preduzete ili su planirane da se preduzmu na osnovu datih preporuka.	Delimično usklađeno	Članom 28. stav 6 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
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	0.1. 27.13. 27.15.	Podatke iz izveštaja, sa bezbednosnim preporukama, Centar unosi u bazu podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazdušnom saobraćaju, kao i u bazu događaja u vazdušnom saobraćaju koju vodi Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije. Centar ima neometan pristup bazi događaja koju vodi Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije.	Delimično usklađeno	Članom 27. stav 16 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona

	countries.					
19.1.	EASA and the competent authorities of the Member States shall in collaboration participate regularly in the exchange and analysis of information covered by Directive 2003/42/EC. This shall cover online access by designated persons to information contained in the central repository established under Regulation (EC) No 1321/2007, including to information which directly identifies the aircraft subject to an occurrence report such as, where available, its serial and registration numbers. Such access shall not cover information that identifies the operator subject to that occurrence report.	-	-	neprenosivo	- Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
19.2.	EASA and the authorities of the Member States referred to in paragraph 1 shall ensure the confidentiality of such information in accordance with applicable legislation, and shall limit its use to what is strictly necessary to discharge their safety related obligations. In this respect, that information shall be used only for analysis of safety trends which can form the basis for anonymous safety recommendations or airworthiness directives without apportioning blame or liability	-	-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
20.1.	Information on persons and dangerous goods on board 1. Union airlines operating flights arriving to or departing from, and third country airlines operating flights departing from an airport located in the territories of the Member States to which the Treaties apply, shall implement procedures which allow	0.1. 19.1.	Vlasnik, kao i korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi, član posade, svako lice koje učestvuje u održavanju, projektovanju, proizvodnji tog vazduhoplova ili u obuci njegove posade, svako lice koje je učestvovalo u pružanju tom vazduhoplovu usluga kontrole letenja, informisanja vazduhoplova u letu ili aerodromskih usluga, zaposleni u civilnoj	Delimično usklađeno	Članom 19. stav 3 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost)	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu

	for the production:		vazduhoplovnoj vlasti Republike Srbije, kao i svako lice, ukoliko imaju saznanja da se dogodio udes ili ozbiljna nezgoda u obavezi su da o tome, bez odlaganja, obaveste Centar. Informacije o licima i opasnim materijama na letu moraju se dostaviti Centru na njegov zahtev.			Zakona
		19.2.				
20.1.a)	as soon as possible, and at the latest within two hours of the notification of the occurrence of an accident to the aircraft, of a validated list, based on the best available information, of all the persons on board; and	0.1. 19.3.	Ministar bliže propisuje postupak i način prijavljivanja udesa ili ozbiljnih nezgoda kao i davanje informacija o licima i opasnim materijama koja su se nalazila u vazduhoplovu koji je učestvovao u udesu ili ozboljnoj nezgodi.	Delimično usklađeno	Članom 19. stav 3 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
20.1.b)	immediately after the notification of the occurrence of an accident to the aircraft, of the list of the dangerous goods on board.	0.1. 19.3.	Ministar bliže propisuje postupak i način prijavljivanja udesa ili ozbiljnih nezgoda kao i davanje informacija o licima i opasnim materijama koja su se nalazila u vazduhoplovu koji je učestvovao u udesu ili ozboljnoj nezgodi.	Delimično usklađeno	Članom 19. stav 3 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona

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.	0.1. 19.3.	Ministar bliže propisuje postupak i način prijavljivanja udesa ili ozbiljnih nezgoda kao i davanje informacija o licima i opasnim materijama koja su se nalazila u vazduhoplovu koji je učestvovao u udesu ili ozboljnoj nezgodi.	Delimično usklađeno	Članom 19. stav 3 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
20.3.	In order to allow passengers' relatives to obtain information quickly concerning the presence of their relatives on board an aircraft involved in an accident, airlines shall offer travellers the opportunity to give the name and contact details of a person to be contacted in the event of an accident. This information may be used by the airlines only in the event of an accident and shall not be communicated to third parties or used for commercial purposes.	0.1. 19.3.	Ministar bliže propisuje postupak i način prijavljivanja udesa ili ozbiljnih nezgoda kao i davanje informacija o licima i opasnim materijama koja su se nalazila u vazduhoplovu koji je učestvovao u udesu ili ozboljnoj nezgodi.	Delimično usklađeno	Članom 19. stav 3 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
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.	0.1. 19.3.	Ministar bliže propisuje postupak i način prijavljivanja udesa ili ozbiljnih nezgoda kao i davanje informacija o licima i opasnim materijama koja su se nalazila u vazduhoplovu koji je učestvovao u udesu ili ozboljnoj nezgodi.	Delimično usklađeno	Članom 19. stav 3 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
21.1.	Assistance to the victims of air accidents and their relatives	0.2.	Pomoć žrtvama nesreća i njihovoj porodici Plan hitnih mera pomoći, koji uključuje	Delimično usklađeno	Članom 14. stav 1 Nacrta zakona	Prelaznim i završnim

	1. In order to ensure a more comprehensive and harmonised response to accidents at EU level, each Member State shall establish a civil aviation accident emergency plan at national level. Such an emergency plan shall also cover assistance to the victims of civil aviation accidents and their relatives.	14.1.	prevoz, smeštaj i medicinsku pomoć žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće, donosi Vlada.		predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
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.	0.2. 14.1.	Plan hitnih mera pomoći, koji uključuje prevoz, smeštaj i medicinsku pomoć žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće, donosi Vlada.	Delimično usklađeno	Članom 14. stav 1 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
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. 17.1.	Centar može da saraduje ili učestvuje u radu međunarodnih organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo istražnog postupka na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne smeju da ugroze nezavisnost istrage.	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
21.4.	A Member State or a third country, which, by virtue of fatalities or serious	0.1.	Centar može da saraduje ili učestvuje u radu međunarodnih organizacija za	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona	Prelaznim i završnim

	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:	17.1.	istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo istražnog postupka na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne smeju da ugroze nezavisnost istrage.		predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
21.4.a)	visit the scene of the accident	0.1. 15.5.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
21.4.b)	have access to the relevant factual information, which is approved for public release by the safety investigation authority in charge, and information on the progress of the investigation;	0.1. 15.5	- Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
21.4.c)	receive a copy of the final report.	0.1. 15.5	- Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je

					kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
21.5.	An expert appointed in accordance with paragraph 4 may assist, subject to applicable legislation in force, in the identification of the victims and attend meetings with the survivors of its State.	-0.1. 15.5	- Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
21.6.	In accordance with Article 2(1) of Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators (1), also third country air carriers shall fulfil the insurance obligations set out in that Regulation.	0.1. 15.5	- Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Članom 15. stav 5 Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
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		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da ne uspostavlja obavezu u pogledu usklađivanja	

	Commission documents					
22.2.	This Regulation shall apply in accordance with Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (3) and Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data	-	-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da ne uspostavlja obavezu u pogledu usklađivanja	
23.	Penalties Member States shall lay down the rules on penalties applicable to infringements of this Regulation. The penalties provided for shall be effective, proportionate and dissuasive.	0.7. 51.	Novčanom kaznom od 150.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako: ne obaveste Centar o udesu ili ozbiljnoj nezgodi vazduhoplova (član 19. stav 1); ograniči Centru pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini (član 23. stav 3. tačka 1); onemoguće slobodan pristup relevantnim dokumentima i podacima (član 23. stav 3. tačka 7)); ukloni s mesta udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu ili njegove delove pre nego što se obezbedi očuvanje tragova nesreće ili pribavi saglasnost Centra (član 25. stav 3); po okončanju istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode ne ukloni oštećeni ili uništeni vazduhoplov ili njegove delove (član 25. stav 5);	Potpuno usklađeno		

			<p>na zahtev Centra ne dostavi tražene podatke (član 25. stav 8); ne obaveste Centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju (član 30. stav 5.); ako ne omogući Centru slobodan pristup mestu nesreće ili nezgode do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata (član 31. stav 2. tačka 1); ako ne preduzimu potrebne mere u cilju sprovođenja bezbednosne preporuke u železničkom saobraćaju (član 35. stav 3); ako najmanje jednom godišnje ne podnesu Centru izveštaj o preduzetim ili planiranim merama na osnovu bezbednosnih preporuka u železničkom saobraćaju (član 35. stav 4); ako bez odlaganja od saznanja o vrlo ozbiljnim pomorskim nesrećama, ozbiljnim pomorskim nesrećama, pomorskim nesrećama, pomorskim nezgodama, ozbiljnim plovidbenim nezgodama i plovidbenim nezgodama ne obaveste Centar (član 37); ako ne omogući Centru slobodan i neograničen pristup mestu vrlo ozbiljne pomorske nesreće, ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode, (član 43. stav 2. tačka 1) podtač. (1) i član 43. stav 2. tačka 2) podtač. (1)); ako ne omoguće istražitelju dobijanje dokumentacije o pregledu pomorskog broda, kao i druge odgovarajuće podatke (član 43. stav 2. tač. 1) podtač. (8)); ako ne omoguće istražitelju dobijanje dokumentacije o pregledu broda unutrašnje plovidbe, kao i i druge odgovarajuće podatke (član 43. stav 2. tačka 2), podtač. (7)); ako posle završene istrage ne ukloni sa vodnog puta oštećeni brod unutrašnje plovidbe, olupine broda uključujući teret, opremu ili druge ostatke (član 43. stav 2. tačka 2) podtač. (8));</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>ako ne preduzmu potrebne mere u cilju sprovođenja bezbednosnih preporuka u vodnom saobraćaju (član 48. stav 1); ako najmanje jednom godišnje ne podnese Centru izveštaj o preduzetim ili planiranim merama na osnovu bezbednosnih preporuka u vodnom saobraćaju (član 48. stav 2). Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu novčanom kaznom od 20.000 do 150.000 dinara.</p>			
24.	<p>Amendment of the Regulation This Regulation shall be subject to a review no later than 3 December 2014. Where the Commission considers that this Regulation should be amended, it shall request the Network to issue a preliminary opinion, which shall also be forwarded to the European Parliament, the Council, the Member States and EASA</p>	-	-	neprenosivo	Odredba se odnosi na obaveze Evropske komisije	
25.	<p>Repeals Directive 94/56/EC is hereby repealed.</p>	-	-	neprenosivo	Odredba se odnosi na ukidanje Direktive 94/56/EZ	
26.	<p>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>.</p>	-	-	neprenosivo	Prelazne i završne odredbe	

1. Naziv propisa EU Direktiva 2009/18/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 23. aprila 2009. godine o uspostavljanju osnovnih principa sprovođenja istraga nesreća u sektoru pomorskog transporta, kojom se menja i dopunjuje Direktiva 1999/35/EZ i Direktiva 2002/59/EZ Evropskog parlamenta i Saveta (OJ L 131, 28.5.2009) Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council (OJ L 131, 28.5.2009)				2. „CELEX” oznaka EU propisa 32009L0018		
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture				4. Datum izrade tabele 03.07.2015.godine		
5. Naziv (važećeg, nacрта, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom EU 0.1. Predlog zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju Draft Law on investigation of accident in air, railway and waterborne transport 0.2. Zakon o pomorskoj plovidbi („Službeni glasnik RS”, br. 87/11, 104/13 i 18/15) Law on Maritime Navigation (Official gazette of the Republic of Serbia, No 87/11, 104/13 and 18/15)				6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA 2014-50		
7. Usklađenost odredaba propisa sa odredbama propisa EU						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.1.	Predmet Direktive-poboljšanje pomorske bezbednosti i sprečavanje zagađenja sa brodova	0.1. 36.1. 36.2.	Bezbednosna istraga u oblasti pomorske plovidbe vrši se radi povećanja bezbednosti pomorske plovidbe i sprečavanja zagađenja sa brodova i smanjenja opasnosti od nesreća	Potpuno usklađeno		
1.2.	Istraživanje u skladu sa ovom direktivom nisu namenjena za utvrđivanje odgovornosti.	0.1. 5.3.	Bezbedonosna istraga se ne sprovodi radi utvrđivanja odgovornosti i stepena krivice	Potpuno usklađeno		
2.1.	Područje primene ove direktive	0.1. 2.1.3)	Primena zakona na ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće i pomorske nezgode	Potpuno usklađeno		
2.2.	Na šta se ova direktiva ne primenjuje	0.1. 2.2.3)	Na šta se ne primenjuje zakon, na koja plovila	Potpuno usklađeno		
3.1.	Kodeks IMO	0.1. 3.1.19) 3.1.5)	Definisanje izraza koji su u skladu sa definisanjem iz Kodeksa IMO	Potpuno usklađeno		Izrazi navedeni u direktivi u članu 3. proiizilaze iz

		3.1.20) 3.1.8) 3.1.1) 38.1. 38.2. 0.2. 4.1.47) 133.				Kodeksa IMO –a i potpuno su usklađeni kako je navedeno u koloni pod a) 3.2. 3.3. 3.5. 3.6. 3.7.
3.1.	Kodeks IMO Smernice IMO o pravednom postupanju prema pomorcima	0.2. 94.6.	Propisano ovlašćenje za donošenje podzakonskog akta kojim će se propisati mere u cilju pravičnog postupanja sa pomorcima u slučaju pomorskih nesreća i nezgoda u skladu sa smernicama IMO	Delimično usklađeno	Potpuno usaglašavanje ostvariće se donošenjem podzakonskog akta iz člana 94. stav 6. Zakona o pomorskoj plovidbi	Smernice IMO o pravednom postupanju sa pomorcima iz člana 3.4. direktive proizilaze iz Kodeksa IMO i delimično je usklađen kako je navedeno u koloni pod a) 3.4.
3.2.	Definicije a) pomorske nesreće, b) vrlo ozbiljna nesreća, c) pomorska nezgoda d) bezbednosna istraga pomorske nesreće ili nezgode e) država koja vodi istragu f) bitno zainteresovana država	0.1. 3.1. 19) 3.1.5) 3.1. 20) 3.1.8) 38.1. 38.2.	Definicije bezbednosne preporuke, ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nezgode, pomorske nesreće, bezbedonosna istraga, država koja vodi istragu i bitno zainteresovana država	Potpuno usklađeno		
3.3.	Ozbiljna nesreća	0.1. 3.1. 15)	Definisan izraz ozbiljne pomorske nesreće	Potpuno usklađeno		
3.4.	Smernice IMO o pravednom postupanju prema pomorcima	0.2. 94.6.	Propisano ovlašćenje za donošenje podzakonskog akta kojim će se propisati mere u cilju pravičnog postupanja sa pomorcima u slučaju pomorskih	Delimično usklađeno	Potpuno usaglašavanje će se ostvariti donošenjem podzakonskog	

			nesreća i nezgoda u skladu sa smernicama IMO		akta iz člana 94. stav 6. Zakona.	
3.5.	Ro-ro putnički brod	0.2. 4.1.47)	Definisan izraz ro-ro putnički brod	Potpuno usklađeno		
3.6.	Zapisivač podataka o putovanju	0.2. 133.	Sistem zapisivanja podataka o plovidbi	Potpuno usklađeno		
3.7.	Bezbednosna preporuka	0.1. 3.1.1)	Definisan izraz bezbednosne preporuke	Potpuno usklađeno		
4.1.	Pravni status bezbednosne istrage	0.1. 36.3. 5.2.	Propisuje se način sprovođenja istraživanja	Delimično usklađeno	Članom 36.3. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
4.2.	Pravila koja se moraju uspostaviti u skladu sa stalnim okvirom saradnje	0.1. 7.1.3)	Propisana saradnja i pružanje uzajamne pomoći	Potpuno usklađeno		
5.1.	Obaveza sprovođenja istrage	0.1. 38.1. 39.	Obaveza istraživanja ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda	Potpuno usklađeno		
5.2.	Prethodna procena o sprovođenju bezbednosne istrage	0.1. 39.	Donošenje odluke o pokretanju bezbednosne istrage i procena o potrebi preduzimanja istrage	Potpuno usklađeno		
5.3.	Područje primene	0.1. 7.1.3)	Saradnja u cilju postizanja cilja direktive	Potpuno usklađeno		
5.4.	Zajednička metodologija istražnih tela	0.1. 36.3. 36.4.	Propisano ovlašćenje za donošenje podzakonskog akta kojim će se propisati način sprovođenja postupka istraživanja	Delimično usklađeno	Članom 36.3. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog

					potpuna usaglašenost	akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
5.5.	Istraga započinje najkasnije dva meseca od pomorske nesreće i nezgode	0.1. 40.1.	Propisan rok za početak bezbednosne istrage	Potpuno usklađeno		
6.	Obaveza prijavljivanja pomorskih nesreća nadležnom telu	0.1. 37.	Obaveza prijavljivanja ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda nadležnom organu	Potpuno usklađeno		
7.1.	Svaka pomorska nesreća, odnosno pomorska nezgoda je predmet jedne bezbednosne istrage i obavezna je saradnja zainteresovanih država u toku istrage	0.1. 41.1.	Svaka ozbiljna pomorska nesreća, pomorska nesreća, odnosno pomorska nezgoda je predmet jedne bezbednosne istrage i obavezna je saradnja zainteresovanih država u toku istrage	Potpuno usklađeno		
7.2.	Država je odgovorna za istragu dok se međusobno ne dogovore ko će voditi istragu	0.1. 41.2.	Propisana je saradnja država i dogovor u vezi sprovođenja bezbednosne istrage	Potpuno usklađeno		
7.3.	Mogućnost da država poveri drugoj državi vođenje istrage	0.1. 7.1.3)	Propisana saradnja i pružanje uzajamne pomoći	Potpuno usklađeno		
7.4.	Ako je u pomorsku nesreću uključen ro-ro putnički brod postupak pokreće država gde se ista dogodila	0.1. 41.4.	Pokretanje postupka bezbednosne istrage u koji je uključen ro-ro putnički brod	Potpuno usklađeno		
8.1.	Istražno telo mora biti ovlašćeno i odgovarajuće osposobljeno	0.1. 4.1. 4.4. 42. 5.1.	Centar za istraživanje nesreća, istražitelji u vodnom saobraćaju, ovlašćenja u istraživanju	Potpuno usklađeno		
8.2.	Istražitelj treba da ima stručno i praktično znanje	0.1. 4.4. 6.	Propisani uslovi za stručnu osposobnjenost glavnog istražitelja	Potpuno usklađeno		
8.3.	Poslovi istražnog tela se mogu proširiti na prikupljanje podataka u preventivne svrhe	0.1. 7.1.3)	Pribavljanje informacija od značaja za analizu podataka	Potpuno usklađeno		
8.4.	Države obezbeđuju da idstražitelji imaju pristup području, dokazima, ispitivanju	0.1. 43.1. 43.2.	Propisano prava istražitelja prilikom vođenja istražnog postupka	Potpuno usklađeno		
8.5.	Istražnom telu se mora omogućiti hitno reagovanje	0.1. 11.	Istražitelji nose službene legitimacije	Potpuna usklađenost		
8.6.	Istražno telo može kombinovati svoje postupanje po direktivi i	01. 7.1.3)	Propisani su poslovi Centra u istraživanju u pomorskoj plovidbi	Potpuna usklađenost		

	istraživanju drugih događaja					
9.	Poverljivost	0.1. 44. 45.	Zaštita informacija i zaštita podataka	Potpuno usklađeno		
10.1.	Stalni okvir saradnje država	0.1. 7.1.3)	Poslovi Centra u pomorskoj plovidbi su i međusobna saradnja sa drugim organima i organizacijama i telima za istrage	Potpuno usklađeno		
10.2.	Pravilnik o saradnji			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	Potpuna usklađenost ostvariće se kad Srbija postane članica EU
10.3.	Dogovor istražnih tela o najboljim načinima saradnje	0.1. 7.1.3)	Propisani su poslovi koje obavlja Centar koji obuhvataju i saradnju	Potpuno usklađeno		
11.1.	Troškovi sprovođenja bezbednosne istrage koji uključuju države članice su besplatni			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	Potpuna usklađenost ostvariće se kad Srbija postane članica EU
11.2.	Pomoć države članice pri istrazi drugih država koje nisu uključene u bezbednosnu istragu, pri kojoj nastanu troškovi određuju se u visini koju dogovore države članice			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	Potpuna usklađenost ostvariće se kad Srbija postane članica EU
12.1.	Saradnja sa trećim državama			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	Potpuna usklađenost ostvariće se kad Srbija postane članica EU

12.2.	Može se dozvoliti bitno zainteresovanim državama učešće u istrazi	0.1. 41.	Saradnja sa drugim organima i telima drugih država	Potpuno usklađeno		
12.3.	Saradnja države članice sa bitno zainteresovanom trećom državom	0.1. 41.2. 41.3.	Saradnja sa drugim organima i telima drugih država	Potpuno usklađeno		
13.	Zaštita dokaza	0.1. 45.	Zaštita podataka	Potpuno usklađeno		
14.1.	Izveštaj o nesrećama se predaje shodno Prilogu 1.	0.1. 46.6.	Ovlašćenje za donošenje podzakonskog akta kojim će se propisati sadržina izveštaja o bezbednosnoj istrazi, kao i sadržini obaveštenja o ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći i pomorskoj nezgodi	Delimično usklađeno	Članom 46.6. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
14.2.	Izveštaj o bezbednosnoj istrazi sa priložima se dostavlja javnosti najkasnije 12 meseci od dana nesreće	0.1. 46.3. 46.4.	Izveštaj o bezbednosnoj istrazi se objavljuje u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12. meseci, objavljivanje privremenog izveštaja	Potpuno usklađeno		
14.3.	Istražno telo jedan primerak izveštaja dostavlja Komisiji	0.1. 7.1.3)	Izveštavanje Evropske komisije o nesrećama i nezgodama	Potpuno usklađeno		
15.1.	Države obezbeđuju da se bezbednosne preporuke primenjuju	0.1. 47.	Bezbednosne preporuke i njihovo upućivanje radi primene	Potpuno usklađeno		
15.2.	Po potrebi istražno telo ili Komisija sčinjavaju bezbednosne preporuke	0.1. 47.	Izdavanje bezbednosnih preporuka	Potpuno usklađeno		
15.3.	Bezbednosna preporuka ne određuje odgovornost ili utvrđuje krivicu	0.1. 47.2.	Bezbednosne preporuke nisu osnov za utvrđivanje krivice	Potpuno usklađeno		
16.	Rani sistem obaveštavanja	0.1. 36.3.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda	Delimično usklađeno	Članom 36.3. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje

			koja naročito sadrži: operativnu spremnost Centra, početnu ocenu i delovanje, strategiju u vezi sa obimom, smernicama i vremenskom rasporedu bezbednosne istrage, način prikupljanja i čuvanja dokaza, analizu, bezbednosne preporuke i drugo, kao i način praćenja primene bezbednosnih preporuka		se ostvariti potpuna usaglašenost	podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
17.1.	Evropska baza podataka pomorskih nesreća	0.1. 49.	Centar će obavestiti EK o ovlašćenima za pristup platformi	Potpuno usklađeno		
17.2.	Države obavestavaju Komisiju o ovlašćenim telima	0.1. 49.	Centar će obavestiti EK o ovlašćenima za pristup platformi	Potpuno usklađeno		
17.3.	Istražna tela obavestavaju Komisiju o pomorskim nesrećama	0.1. 49.	Centar će obavestiti EK o ovlašćenima za pristup platformi	Potpuno usklađeno		
17.4.	Komisija razvija sastav baze podataka			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
18.	Obezbeđenje pravičnog postupanja sa pomorcima	0.2. 94.6.	Propisano ovlašćenje za donošenje podzakonskog akta kojim će se propisati mere u cilju pravičnog postupanja sa pomorcima u slučaju pomorskih nesreća i nezgoda u skladu sa smernicama IMO	Delimično usklađeno	Potpuno usaglašavanje će se ostvariti donošenjem podzakonskog akta iz člana 94.stav 6. Zakona	
19.1.	Saradnja EK i Komiteta za bezbedna mora i sprečavanje zagađenja sa mora sa brodova (COSS)			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
19.2.	Postupak u slučaju pozivanja na ovaj postupak			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države	

					članice EU	
19.3.	Postupak u slučaju navođenja uputa			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
20.	Izmene i dopune direktive			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
21.	Dodatne mere			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
22.	Prtekršaji	0.1. 51. 52.	Propisani prekršaji za pravna i fizička lica	Potpuno usklađeno		
23.	Dostavljanje izveštaja o primeni			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
24.1.	Izmena člana 12. Direktive 1999/35			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
24.2.	Izmena člana 11. Direktive 2002/59			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	

25.1.	Obaveza država članica da usaglase važeće zakonodavstvo sa Direktivom			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
25.2.	Države članice dostavljaju tekst Komisiji			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
26.	Stupanje na snagu direktive			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
27.	Adresati			Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
A.1.	Sadržina izveštaja o sprovedenoj bezbednosnoj istrazi	0.1. 46.6.	Ovlašćenje za donošenje podzakonskog akta kojim će se propisati sadržina izveštaja o bezbednosnoj istrazi, kao i sadžini obaveštenja o ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći i pomorskoj nezgodi	Delimično usklađeno	Članom 46.6. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti potpuna usaglašenost	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
A.2.	Podaci koje treba da sadrži informacija o pomorskoj nesreći ili nezgodi	0.1. 46.6.	Ovlašćenje za donošenje podzakonskog akta kojim će se propisati sadržina izveštaja o bezbednosnoj istrazi, kao i sadžini obaveštenja o ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći i pomorskoj nezgodi	Delimično usklađeno	Članom 46.6. Nacrta zakona predviđeno je donošenje podzakonskog akta kojim će se ostvariti	Prelaznim i završnim odredbama Nacrta članom 54. predviđeno je donošenje podzakonskog

					potpuna usaglašenost	akta u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona
--	--	--	--	--	-------------------------	--