

ЗАКОН

О ИСТРАЖИВАЊУ НЕСРЕЋА У ВАЗДУШНОМ, ЖЕЛЕЗНИЧКОМ И ВОДНОМ САОБРАЋАЈУ

І. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет уређења

Члан 1.

Овим законом уређује се истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, надлежност и овлашћења органа за спровођење истраге и поступак истраживања, као и вршење надзора над применом овог закона.

Примена закона

Члан 2.

Овај закон примењује се на:

1) истраге о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају:

(1) које су се догодиле на територији Републике Србије, а спроводе се у складу са међународним обавезама Републике Србије,

(2) које су се догодиле ваздухопловима који су регистровани у Републици Србији или којима управља привредно друштво са седиштем у Републици Србији, а које су се догодиле ван територије Републике Србије, ако такву истрагу не спроводи друга држава,

(3) поводом којих је Република Србија овлашћена или у складу са међународним правима и обавезама у могућности да именује овлашћеног представника како би учествовала као држава регистрације, држава корисника, држава пројектовања, држава производње или држава која на захтев државе која спроводи истрагу обезбеђује информације, објекте или стручњаке,

(4) у случају када је Републици Србији омогућено именовање представника у истрази коју води друга држава на основу посебног интереса услед смртних случајева и озбиљних телесних повреда својих држављана,

(5) на питања која се тичу благовременог давања информација о свим лицима и опасном терету у ваздухоплову, који је претрпео удес или озбиљну незгоду, као и помоћи жртвама ваздухопловног удеса или озбиљне незгоде и њиховим сродницима;

2) истраге у железничком саобраћају:

(1) озбиљних несрећа на железничким системима са циљем могућег унапређења безбедности на железници и превенцији несрећа,

(2) осталих несрећа и незгода које под другачијим условима могу да доведу до озбиљних несрећа, укључујући у то и технички отказ структурних подсистема или чинилаца интероперабилности;

3) истраге у водном саобраћају:

(1) у поморској пловидби врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа и поморских незгода:

- у којима учествују поморски бродови који вију заставу Републике Србије,
- које су од битног интереса за Републику Србију;

(2) у унутрашњој пловидби озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода:

- које се догоде на унутрашњим водама Републике Србије, без обзира чију заставу вије брод који учествује у незгоди.

Овај закон не примењује се на:

1) истраге које се односе на безбедност у случају удеса и озбиљних незгода које су доживели ваздухоплови који обављају војне, царинске, полицијске или сличне задатке, осим ако су у удесу или озбиљној незгоди учествовали цивилни и домаћи или страни војни ваздухоплови, када удес или озбиљну незгоду истражује мешовита цивилно-војна комисија;

2) подземне железнице (метро), трамваје и друге врсте лаке железнице;

3) врло озбиљне поморске несреће, озбиљне поморске несреће, поморске несреће, поморске незгоде, озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде у водном саобраћају у којима учествују само ратни бродови, бродови које употребљавају државни органи који служе искључиво у непривредне сврхе, бродове без сопственог погона, дрвена пловила, пловила за рекреацију, осим ако имају или ће имати посаду и превозе више од 12 путника за привредне сврхе, рибарска пловила дужине мање од 15 m и на непокретне платформе.

Значење појмова

Члан 3.

Поједини појмови употребљени у овом закону имају следеће значење:

1) *безбедносна препорука* подразумева предлог мера које у сврху спречавања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, даје Центар за истраживање несрећа на основу информација добијених у истрази или из других извора;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15) *озбиљна поморска несрећа* је поморска несрећа која укључује пожар, експлозију, судар, насукавање, удар, оштећење од невремена, оштећење ледом, напукнуће трупа или претпостављени недостатак на трупу и др. што има за последицу немогућност рада главних погонских уређаја, веће оштећење надвођа, озбиљно оштећење структуре (као што је пробијање

подводног дела трупа) што чини брод неспособним за пловидбу, загађење морске средине у којој је дошло до изливања више од 50 t нафте и нафтних деривата и других опасних материја или квар, односно оштећење које захтева тегљење или помоћ са обале;

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

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

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

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

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

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

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

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

23) *удес у ваздушном саобраћају* је догађај у вези са коришћењем ваздухоплова који, када је у питању ваздухоплов са посадом, који се догодио од

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

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

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

- ваздухоплов је нестао или му није могуће прићи;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. ЦЕНТАР ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА У САОБРАЋАЈУ

Члан 4.

Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) је посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају (у даљем тексту: несреће).

Центар има својство правног лица.

Седиште Центра је у Београду.

У циљу остваривања својих надлежности из става 1. овог члана, Центар мора да поседује стручне, техничке и финансијске капацитете.

Члан 5.

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

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

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

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

Надлежни правосудни органи који воде истрагу могу Центру да доставе списе и исправе, односно њихове копије, потребне за вођење поступка истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, ако се

тима не омета истражни поступак у складу са законом којим се уређује кривични поступак.

Члан 6.

Центром руководи Главни истражитељ који има положај директора посебне организације.

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

Лице које се поставља за главног истражитеља мора, поред услова који су прописани законом којим се уређује рад на положају државних службеника, да има и одговарајућу стручност за послове истраживања несрећа и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају.

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

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

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

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

Послови Центра

Члан 7.

Центар обавља следеће стручне послове:

1) у ваздушном саобраћају:

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

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

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

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

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

(6) сарађује с надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних незгода ваздухоплова у државама чланицама организације међународног цивилног ваздухопловства (ICAO) и другим међународним организацијама,

(7) објављује резултате истраживања уз поштовање начела тајности,

(8) учествује на међународним скуповима и семинарима о питањима истраживања, као и усавршавања лица која се баве спровођењем истраживања,

(9) као и друга безбедносна истраживања у складу са овим законом;

2) у железничком саобраћају:

(1) истраживање озбиљних несрећа на железничким системима са циљем могућег унапређења безбедности на железници и превенцији несрећа,

(2) истраживање осталих несрећа и незгода који под одређеним околностима могу да доведу до озбиљних несрећа,

(3) води базу података о несрећама и незгодама,

(4) саставља коначни извештај о појединим спроведеним истраживањима, који може да садржи безбедносне препоруке ради побољшања безбедности у железничком саобраћају,

(5) извештава Европску агенцију за железнице (ERA), о покретању истраживања озбиљне несреће, несреће или незгоде у року од седам дана од доношења одлуке о покретању истраживања,

(6) јавно објављује коначне извештаје о спроведеним истраживањима у железничком саобраћају и доставља их Европској агенцији за железнице (ERA),

(7) објављује годишње извештаје о спроведеним истраживањима из претходне године, најкасније до 30 септембра текуће године и доставља их министарству надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: министарство) и Европској агенцији за железнице (ERA),

(8) учествује на међународним скуповима и семинарима о питањима истраживања, као и усавршавања лица која се баве спровођењем истраживања;

3) у водном саобраћају:

(1) у поморској пловидби:

- безбедносну истрагу у сврху утврђивања узрока врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа и поморских несрећа и предлаже мере ради избегавања врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа и поморских несрећа у циљу унапређења безбедности поморске пловидбе,

- води безбедносну истрагу врло озбиљних поморских несрећа и поморских несрећа, а у случају озбиљних поморских несрећа и поморских незгода, спроводи претходну истрагу са циљем процене потребе спровођења безбедносне истраге,

- даје безбедносне препоруке ради повећања безбедности у поморској пловидби,

- извештава Европску комисију о врло озбиљним поморским несрећама, озбиљним поморским несрећама, поморским несрећама и поморским незгодама у складу са прописом којим се уређује начин спровођења поступка истраживања и доставља податке о резултатима безбедносних истрага из базе података у складу са шемом EMCIP (European Marine Casualty Information Platform),

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

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

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

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

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

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

(2) у унутрашњој пловидби:

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

- даје безбедносне препоруке ради повећања безбедности у унутрашњој пловидби,

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

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

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

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

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

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

Средства за рад Центра

Члан 8.

Средства за рад Центра обезбеђују се из буџета Републике Србије.

Директор

Члан 9.

Директор заступа и представља Центар, организује и руководи радом Центра, доноси прописе и појединачне правне акте Центра, доноси акт о унутрашњој организацији и систематизацији радних места у Центру, одлучује о правима, обавезама и одговорностима запослених у Центру и обавља друге послове.

Обавеза обавештавања о почетку истраге

Члан 10.

Центар мора у року од седам дана од дана доношења одлуке о почетку истраге да о томе обавести министарство и надлежне међународне организације.

Идентификација истражитеља и службена легитимација

Члан 11.

Главни истражитељ, помоћници главног истражитеља и други запослени у Центру који раде на пословима истраживања несрећа, имају службене легитимације.

Истражитељи из става 1. овог члана су дужни да носе службене легитимације током радног времена на видном месту и да их покажу на захтев надлежног правосудног органа, посебно током увиђаја несреће.

Службена легитимација може да се користи само за намену за коју је издата.

Садржина службене легитимације и евиденције о издатим службеним легитимацијама

Члан 12.

Службену легитимацију издаје Центар.

Службена легитимација садржи:

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

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

Центар води евиденцију о издатим службеним легитимацијама.

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

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

Безбедност на раду

Члан 13.

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

Помоћ жртвама несрећа и њиховој породици

Члан 14.

План хитних мера помоћи који укључује превоз, смештај и медицинску помоћ жртвама и њиховим породицама у случају несреће, доноси Влада.

III. ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ОБЛАСТИ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА

Члан 15.

Сви удеси и озбиљне незгоде у ваздушном саобраћају морају да се истраже и анализирају како би се утврдиле чињенице под којима су се десили, ако је могуће открили њихови узроци и потом предузеле мере којима се спречавају нови удеси и озбиљне незгоде.

Нико не може да ограничи садржину и обим истраживања, да утиче на садржину или обим извештаја о истраживању удеса и озбиљних незгода или на садржину и обим безбедносних препорука Центра.

Истрага се спроводи на начин који обезбеђује да сви учесници у удесу и озбиљној незгоди имају могућност да буду саслушани, односно да дају изјаву о удесу и озбиљној незгоди, као и да им се омогући коришћење резултата истраге.

Центар и други надлежни органи за истраживање удеса и озбиљних незгода морају окончати увиђај на месту удеса и озбиљне незгоде у најкраћем могућем року, тако да се што пре може поправити оштећена инфраструктура и успостави ваздушни саобраћај.

Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају.

Обавеза истраживања

Члан 16.

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

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

Члан 17.

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

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

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

Мешовита цивилно-војна комисија

Члан 18.

Мешовита цивилно-војна комисија истражује удес или озбиљну незгоду ваздухоплова ако:

- 1) су у удесу и озбиљној незгоди учествовали цивилни ваздухоплов и домаћи или страни војни ваздухоплови;
- 2) је место пада цивилног или страног војног ваздухоплова, војни објекат или други објекат од битног значаја за одбрану земље;
- 3) је дошло до удеса или озбиљне незгоде цивилног или страног војног ваздухоплова који превози средства посебне намене за потребе министарства надлежног за послове одбране и Војску Србије или превози средства посебне намене намењених извозу.

Половину чланова у мешовитој цивилно-војној комисији именује Центар, а другу половину чланова именује министар надлежан за послове одбране.

Мешовитој цивилно-војној комисији председава главни истражитељ или главни истражитељ за ваздушни саобраћај.

Услове под којима се именује мешовита цивилно-војна комисија, начин њеног рада и начин истраживања удеса и озбиљних незгода ближе се уређује прописом Владе на предлог министра уз сагласност министра надлежног за послове одбране.

Обавеза пријављивања

Члан 19.

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

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

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

Радне групе

Члан 20.

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

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

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

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

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

Удес или озбиљна незгода страног ваздухоплова

Члан 21.

Ако страни ваздухоплов претрпи удес или озбиљну незгоду на територији Републике Србије, Центар о томе обавештава надлежни орган државе у којој је ваздухоплов регистрован, државе корисника ваздухоплова, државе произвођача ваздухоплова, државе пројектовања ваздухоплова и надлежне органе држава чији су се држављани налазили у ваздухоплову.

Поред органа из става 1. овог члана, Центар је у обавези да одговарајуће међународне органе и организације обавести о удесу или

озбиљној незгоди ваздухоплова максималне масе на полетању веће од 2.250 kg.

Овлашћени представници надлежних органа за истраживање удеса и озбиљних незгода држава које се обавештавају о удесу или озбиљној незгоди могу да учествују у раду радне групе.

Однос са истражним органима

Члан 22.

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

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

Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат) предузима поступке из своје надлежности у складу са законом којим се уређује ваздушни саобраћај. Директорат је дужан да Центру достави све податке и документа прикупљена током спровођења поступка из своје надлежности, посебно пријаве догађаја, изјаве учесника и извештаје. Центар је дужан да све податке и документа примљена од Директората користи искључиво за потребе истраживања удеса или озбиљне незгоде.

Овлашћења у истраживању удеса или озбиљне незгоде

Члан 23.

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

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

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

1) на неограничен и неометан приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини;

2) да, без одлагања, сачини листу доказа и обезбеди контролисано уклањање олупине или делова ваздухоплова ради њиховог даљег испитивања, односно анализе;

3) да има непосредан приступ и контролу над уређајима за снимање лета, њиховом садржином и другим релевантним снимцима;

4) да захтева обдукцију тела погинулих лица, да сарађује на обдукцији и да има непосредан приступ резултатима обдукције или тестова извршених на узетим узорцима;

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

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

7) на слободан приступ свим релевантним документима и подацима које поседују власник, корисник или произвођач ваздухоплова, ималац потврде

о типу, надлежна организација за одржавање ваздухоплова, центар за обуку, пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери аеродрома и надлежне цивилне ваздухопловне власти.

Обавеза поверљивости

Члан 24.

Сва документа, подаци и докази морају се користити искључиво за потребе истраживања удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова и у друге сврхе се не могу користити.

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

Центар ће проследити податке које сматра релевантним за спречавање удеса или озбиљних незгода, осим података који се односе на заштиту података о личности, правним и физичким лицима одговорним за производњу или одржавање ваздухоплова и ваздухопловних делова, коришћење ваздухоплова и обуку ваздухопловног особља и надлежним цивилним ваздухопловним властима.

Центар је дужан да обавести жртве, њихове сроднике или да јавно објави информације о утврђеним чињеницама, току истраге, привремене извештаје или препоруке, под условом да се не утиче на истражни поступак и да се обезбеди заштита података о личности у складу са прописима којима се уређује заштита података о личности.

Обезбеђење доказа

Члан 25.

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

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

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

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

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

Ако се ваздухоплов, његови делови и садржина налазе на територији на којој Република Србија не може да одобри приступ кориснику ваздухоплова, уклањање ваздухоплова, његових делова и садржине обезбеђује орган који има

приступ тој територији о трошку корисника ваздухоплова, до најпогоднијег места где је приступ кориснику ваздухоплова одобрен.

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

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

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

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

Заштита информација

Члан 26.

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

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

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

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

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

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

6) нацрти претходних или завршних извештаја или привремених саопштења;

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

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

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

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

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

Извештај о истрази

Члан 27.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Пре објављивања извештаја Центра, надлежни органи заинтересованих других држава и међународне организације, имаоци уверења за пројектовање ваздухоплова, произвођачи ваздухоплова и корисници могу да дају своје мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на нацрт извештаја.

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

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

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

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

Безбедносне препоруке

Члан 28.

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

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

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

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

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

Министар ближе прописује начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука.

Дужност чувања података

Члан 29.

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

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

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

IV. ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА

Члан 30.

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

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

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

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

Обим истрага и поступак у спровођењу тих истрага утврђује Центар.

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

Овлашћења Центра

Члан 31.

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

Центар има право на:

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

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

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

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

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

6) саслушавање умешаних железничких радника и других сведока;

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

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

Истражни поступак

Члан 32.

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

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

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

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

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

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

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

Извештаји Центра о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају

Члан 33.

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

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

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

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

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

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

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

Информације које је потребно послати министарству и Европској железничкој агенцији

Члан 34.

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

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

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

Безбедносне препоруке

Члан 35.

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

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

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

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

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

V. ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ОБЛАСТИ ВОДНОГ САОБРАЋАЈА

Члан 36.

Безбедносна истрага у водном саобраћају врши се у циљу повећања безбедности пловидбе, спречавања загађења са брода и смањења опасности од настанка врло озбиљне поморске несреће, озбиљне поморске несреће, поморске несреће, поморске незгоде, озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде.

Безбедносна истрага из става 1. овог члана врши се подстицањем брзог спровођења истраге, правилном анализом, утврђивањем узрока и обезбеђењем благовременог и тачног извештавања, као и предлагањем превентивних мера.

Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа и поморских незгода која нарочито садржи оперативну спремност Центра, почетну оцену и деловање, стратегију у вези са обимом, смерницама и временском распореду безбедносне истраге, начин прикупљања и чувања доказа, анализу, безбедносне препоруке и друго, као и начин праћења примене безбедносних препорука.

Изузетно, истражитељи Центра могу да одступе од прописаног начина за спровођење поступка истраживања, ако је то по њиховом стручном мишљењу оправдано и потребно за остваривање циља истраге.

Обавеза пријављивања

Члан 37.

Органи и организације, бродари, поморске компаније, заповедник брода или лице које га замењује и други чланови посаде брода, лица која су учествовала у врло озбиљној поморској несрећи, озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, поморској незгоди, озбиљној пловидбеној незгоди и пловидбеној незгоди, као и сва друга правна и физичка лица која имају сазнања о томе, морају о томе без одлагања да обавесте Центар.

Обавеза истраживања

Члан 38.

После врло озбиљне поморске несреће и поморске несреће мора се спровести безбедносна истрага ако:

1) су у врло озбиљној поморској несрећи и поморској несрећи учествовали поморски бродови који вију заставу Републике Србије без обзира на место врло озбиљне поморске несреће и поморске несреће;

2) држава има битан интерес, без обзира на место врло озбиљне поморске несреће и поморске несреће.

Република Србија има битан интерес за спровођење безбедносне истраге када бродови који учествују у несрећама из става 1. овог члана вију заставу Републике Србије, кад има информације корисне за истрагу или ако је из оправданих разлога заинтересована за спровођење истраге.

После сваке озбиљне пловидбене незгоде у унутрашњој пловидби мора се спровести безбедносна истрага ако се догоди на подручју Републике Србије, без обзира на заставу брода који је учествовао у озбиљној пловидбеној незгоди.

Члан 39.

У случају озбиљних поморских несрећа Центар, пре доношења одлуке о покретању безбедносне истраге, обавља претходну процену о потреби предузимања безбедносне истраге. Ако донесе одлуку да нема потребе да спроводи безбедносну истрагу, разлоге за такву одлуку мора забележити и доставити Европској комисији са прописаним подацима која мора да садржи обавештење у складу са прописом из члана 46. став 6. овог закона.

У случају поморских незгода, Центар доноси одлуку о потреби предузимања безбедносне истраге.

Приликом доношења одлуке из ст. 1. и 2. овог члана Центар узима у обзир тежину озбиљне поморске несреће или поморске незгоде, врсту брода и/или терета на њему, као и могућност да резултати безбедносне истраге могу утицати на њихово спречавање.

У случају пловидбених незгода Центар, пре доношења одлуке о покретању безбедносне истраге, обавља процену о потреби предузимања безбедносне истраге при чему узима у обзир тежину пловидбене незгоде, врсту брода и терета на њему, као и могућност да резултати безбедносне истраге могу утицати на спречавање пловидбених незгода.

Члан 40.

Безбедносна истрага у поморској пловидби врши се у најкраћем могућем року, а најкасније два месеца од тренутка када се догодила врло озбиљна поморска несрећа, озбиљна поморска несрећа, поморска несрећа, односно поморска незгода.

Безбедносна истрага у унутрашњој пловидби врши се у најкраћем могућем року, а најкасније месец дана од тренутка када се догодила озбиљна пловидбена незгода и пловидбена незгода.

Сарадња са надлежним органима за истраживање несрећа и незгода других држава

Члан 41.

Свака врло озбиљна поморска несрећа, озбиљна поморска несрећа, поморска несрећа, односно поморска незгода предмет је једне безбедносне истраге.

У случају безбедносних истрага из става 1. овог члана које укључују две или више држава, надлежни органи за истраживање несрећа и незгода држава сарађују у циљу што бржег договарања која ће од њих да води истрагу, као и о поступку истраге. Надлежни органи за истраживање несрећа и незгода држава имају једнака права и приступ сведоцима и доказима као држава која спроводи истрагу, а надлежни орган за истраживање који води истрагу узима у обзир и њихово мишљење.

Спровођење паралелних истрага о истој врло озбиљној поморској несрећи и поморској несрећи може се вршити у изузетним случајевима при чему је Центар дужан да обавести Европску комисију о разлозима паралелне истраге.

Ако је у врло озбиљној поморској несрећи, озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, односно поморској незгоди учествовао *ro-ro* путнички брод или брзи путнички брод поступак истраге покреће надлежни орган за истраживање несрећа и незгода државе у чијем територијалном мору или унутрашњим морским водама се догодила несрећа, односно незгода, или ако се догодила у другим водама, надлежни орган за истраживање несрећа и незгода последње државе у коју је упловио тај брод, односно пловило и одговорна је за безбедносну истрагу и сарадњу са другим државама.

У случају да на територији друге државе дође до несрећа и незгода из ст. 1. и 8. овог члана у којима је учествовао брод који је изграђен у Републици Србији, или има државну припадност Републике Србије, или се користи од стране бродара регистрованог у Републици Србији, или посада поседује овлашћења о оспособљености издата од стране надлежне лучке капетаније Републике Србије, Центар може да учествује у истражном поступку посредством овлашћеног представника. Овлашћеног представника представљају главни истражитељ, или главни истражитељ за водни саобраћај или други запослени Центра којег одређује главни истражитељ. Овлашћени представник прати ток истраге и може да оде на место несрећа и незгода из ст. 1. и 8. овог члана.

Ако страни брод унутрашње пловидбе претрпи незгоду из става 8. овог члана на територији Републике Србије, Центар о томе обавештава надлежни орган државе у којој је брод регистрован, државе у којој је бродар регистрован, државу у којој је брод грађен, односно пројектован и надлежне органе држава чији су се држављани налазили на броду.

Овлашћени представници надлежних органа за истраживање несрећа и незгода држава који се обавештавају могу да учествују у раду радне групе.

Свака озбиљна пловидбена незгода и пловидбена незгода у унутрашњој пловидби предмет је једне безбедносне истраге.

Истражитељи у водном саобраћају

Члан 42.

Истражни поступак у водном саобраћају води главни истражитељ за водни саобраћај.

Одредбе члана 20. овог закона које се односе на радну групу примењују се и на истражни поступак у водном саобраћају.

Овлашћења у истраживању

Члан 43.

Органи и организације, бродари, поморске компаније, друга правна лица, заповедник брода или лице које га замењује, као и други чланови посаде брода, као и друга физичка лица морају омогућити Центру да ефикасно и независно обави послове из члана 7. став 1. тачка 3) овог закона.

Центар има право:

1) у поморској пловидби:

(1) на слободан и неограничен приступ месту врло озбиљне поморске несреће, озбиљне поморске несреће, поморске несреће, свим поморским бродовима, олупинама брода или објектима укључујући терет, опрему или остатке,

(2) на обезбеђивање пописа доказа, на контролисано трагање и уклањање олупина, остатака или других делова или материја ради испитивања или анализе,

(3) да захтева потребна испитивања или анализу предмета, као и слободан приступ резултатима тих испитивања или анализе,

(4) на слободан приступ и коришћење свих релевантних докумената и забележених података, који се односе на пловидбу брода укључујући и податке Система записивања података о пловидби (VDR), које се односе на поморски брод, путовање, терете, посаду или друга лица, предмете, услове или околности, као и уређаја за чување података о пловидби брода који морају бити доступни после потапања брода (црна кутија),

(5) на слободан приступ резултатима прегледа тела жртава или испитивања обављених на узорцима са тела жртава,

(6) на слободан приступ резултатима прегледа или испитивања извршених на узорцима узетим од људи који су укључени у радни процес на поморском броду и свих других битних лица,

(7) на разговор са сведоцима у одсутности свих лица чији интереси би могли да ометају безбедносну истрагу,

(8) да добије документацију о прегледу поморског брода и одговарајуће податке које има држава заставе поморског брода, власници, бродари, класификациона друштва, поморске компаније или други надлежни органи када те стране или њихови представници имају седиште у Републици Србији,

(9) да тражи помоћ надлежних органа за истраживање несрећа и незгода других држава, укључујући инспекторе државе заставе, државе луке, особље обалне страже, оператере система надзора пловидбе, екипе за трагање и спасавање, пилоте или друго лучко или поморско особље;

2) у унутрашњој пловидби:

(1) на слободан приступ водном путу, односно месту озбиљне пловидбене незгоде, пловидбене незгоде, бродовима и другим пловилима, олупинама брода или објектима укључујући терет, опрему или остатке,

(2) на обезбеђивање пописа доказа, на контролисано трагање и уклањање олупина, остатака или других делова или материја ради испитивања или анализе,

(3) да захтева потребна испитивања или анализу предмета, као и слободан приступ резултатима тих испитивања или анализа,

(4) на слободан приступ и коришћење свих релевантних докумената и забележених података који се односе на пловидбу брода, укључујући и податке Речног информационог сервиса (RIS), које се односе на брод унутрашње пловидбе, путовање, терет, посаду или друга лица, бродске исправе и књиге, предмете, услове или околности под којима се догодила озбиљна пловидбена незгода и пловидбена незгода,

(5) на слободан приступ резултатима прегледа или испитивања извршених на узорцима узетим од чланова посаде брода и људи који су укључени у радни процес на броду унутрашње пловидбе и свих других битних лица,

(6) на слободан приступ резултатима прегледа тела жртава или испитивања обављених на узорцима са тела жртава,

(7) да добије документацију о прегледу брода унутрашње пловидбе и одговарајуће податке које има држава заставе брода унутрашње пловидбе, власници, бродари, Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, класификациона друштва, лучке капетаније или други надлежни органи,

(8) да после завршене истраге, уз сагласност министарства, наложи бродару да уклони са водног пута оштећени брод, олупине брода укључујући терет, опрему или друге остатке.

Слободан приступ и коришћење информација и забележених података о пловидби које се односе на посаду и друга лица из става 2. тачка 1) подтачка (4) и става 2. тачка 2) подтачка (4) овог члана врши се у складу са законом којим се уређује заштита података о личности.

Заштита информација

Члан 44.

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

1) све изјаве сведока и других лица, извештаји и белешке које је Центар забележио или примио током истраге;

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

3) подаци који се односе на лица укључена у врло озбиљне поморске несреће, озбиљне поморске несреће, поморске несреће, поморске незгоде, озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде који су прикупљени у току истраге, а које су посебно осетљиве, укључујући податке о здрављу појединаца.

Заштита података

Члан 45.

Центар обезбеђује предузимање мера да се заштите сви подаци с поморских карата, из бродских дневника, електронских и магнетних записа, укључујући и податке из VDR-а и других електронских уређаја који се односе на пре, за време и после несрећа и незгода у поморској пловидби, да спречи дописивање података или записивање преко тих података, брисање или друге промене података, спречи ометање свих других уређаја који су корисни за истрагу и да у најкраћем року прикупи и заштити све доказе у сврху истраге.

Центар обезбеђује предузимање мера да се заштите сви подаци с електронских пловидбених карата (ENC), из бродских дневника, електронских извештаја са брода унутрашње пловидбе (ERI) и магнетних записа, укључујући и податке и информације из RIS-а и других електронских уређаја који се односе на време пре, за време и после озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде, да спречи дописивање података или записивање преко тих података, брисање или друге промене података, спречи ометање свих других уређаја који су корисни за истрагу и да у најкраћем року прикупи и заштити све доказе у сврху истраге.

Извештај о истрази

Члан 46.

После безбедносне истраге у водном саобраћају Центар сачињава и објављује извештај о истрази који нарочито садржи податке о броду, податке о пловидби, податке о поморским несрећама и незгодама, податке о пловидбеним незгодама у унутрашњој пловидби, укљученост обалних служби и деловање у нужди у поморској пловидби, опис догађаја, анализу, закључке и безбедносне препоруке и прилоге. Извештај не садржи податке о личности.

Центар може одлучити да се за безбедносну истрагу која се не односи на врло озбиљну поморску несрећу и поморску несрећу, а чији резултати не утичу на спречавање будућих несрећа и незгода, објави поједностављени извештај.

Центар објављује коначан извештај о истрази у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од дана када се догодила врло озбиљна поморска несрећа, озбиљна поморска несрећа, поморска несрећа и поморска незгода, озбиљна пловидбена незгода и пловидбена незгода.

Ако не постоји могућност објављивања коначног извештаја из става 3. овог члана, Центар ће објавити привремени извештај о истрази року од 12 месеци од дана када се догодила врло озбиљна поморска несрећа, озбиљна поморска несрећа, поморска несрећа и поморска незгода, озбиљна пловидбена незгода и пловидбена незгода.

База података о врло озбиљној поморској несрећи, озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, поморској незгоди, озбиљној пловидбеној незгоди и пловидбеној незгоди садржи податке који се односе на податке о броду, податке о пловидби, податке о несрећама и незгодама, податке о месту несрећа и незгода, закључцима, анализама и безбедносним препорукама. База података не садржи податке о личности.

Министар ближе прописује садржину извештаја о безбедносној истрази о врло озбиљној поморској несрећи, озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, поморској незгоди, озбиљној пловидбеној незгоди, пловидбеној

незгоди, садржину обавештења о врло озбиљној поморској несрећи, озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи и поморској незгоди, као и садржину и начин вођења базе података о безбедносној истрази о врло озбиљној поморској несрећи, озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, поморској незгоди, озбиљној пловидбеној незгоди и пловидбеној незгоди.

Безбедносне препоруке

Члан 47.

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

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

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

Члан 48.

Органи и организације из члана 47. став 3. овог закона којима су упућене безбедносне препоруке, осим надлежних органа и организација заинтересованих других држава и међународних организација, дужни су да предузму потребне мере у циљу њиховог спровођења.

Органи и организације из члана 47. став 3. овог закона којима је упућена безбедносна препорука, осим надлежних органа и организација заинтересованих других држава и међународних организација, дужни су да најмање једном годишње поднесу извештај Центру о мерама које су предузете или су планиране да се предузму на основу датих препорука.

Члан 49.

Центар обавештава Европску комисију о врло озбиљним поморским несрећама, озбиљним поморским несрећама, поморским несрећама и поморским незгодама у складу са прописом из члана 46. став 6. овог закона.

VI. НАДЗОР

Члан 50.

Надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона, врши министарство.

VII. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Прекршаји

Члан 51.

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

Новчаном казном од 150.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу новчаном казном од 20.000 до 150.000 динара.

Члан 52.

Новчаном казном од 20.000 до 150.000 динара казниће се за прекршај одговорно лице – заповедник брода или лице које га замењује, други чланови посаде и друга физичка лица ако:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 53.

Центар за истраживање удеса и озбиљних незгода образован чланом 206. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12 и 45/15) наставља са радом као Центар за истраживање несрећа, у складу са овим законом.

Послови истраживања несрећа у железничком и водном саобраћају обављаће Центар почев од 1. јануара 2016. године.

Рокови за доношење подзаконских аката

Члан 54.

Министар ће у року од годину дана од ступања на снагу овог закона донети подзаконска акта из члана 12. став 5, члана 15. став 5, члана 19. став 3, члана 27. став 16, члана 28. став 6, члана 33. став 7, члана 36. став 3. и члана 46. став 6. овог закона.

Влада ће у року од две године од дана ступања на снагу овог закона донети подзаконска акта из члана 14. и члана 18. став 4. овог закона.

Члан 55.

Центар ће у року од годину дана од дана ступања на снагу овог закона обавестити Европску комисију о овлашћеним органима који ће имати приступ Европској информационој платформи за поморске несреће (*European Marine Casualty Information platform – EMCIP*).

Престанак важења других прописа

Члан 56.

Даном ступања на снагу овог закона престају да важе одредбе чл. од 119. до 124. Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, број 104/13) и чл. од 204. до 217, члан. 258. став 1. тач. 100), 101) и 102) и члан. 260. став 1. тач. 64), 65) и 66). Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12 и 45/15).

Члан 57.

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

О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

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

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА И ЦИЉЕВИ КОЈИ СЕ ОСТВАРУЈУ

Област истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају у Републици Србији делимично је уређен материјалним законима по видовима саобраћаја и то: Законом о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, 73/10, 57/11, 93/12 и 45/15), Законом о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, број 104/13), Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 121/12 и 18/15) и Законом о поморској пловидби („Службени гласник РС”, бр. 87/11, 104/13 и 18/15), који су створили претпоставку за хармонизацију националног законодавства с прописима ЕУ (у даљем тексту: ЕУ), што представља један од приоритета у оквиру процеса приступања ЕУ. Основни разлози за доношење Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају јесу даље усклађивање са стандардима и препорученом праксом Међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO) и Међународне поморске организације (IMO) и правним тековинама ЕУ.

Разлози за доношење овог закона првенствено су да се унапреди ниво безбедности у транспортном систему Србије кроз спровођење поуздане, непристрасне, транспарентне и ефикасне организације за истраживање несрећа и истражног поступка, у складу са законодавством ЕУ и међународним конвенцијама. Циљ је, преваходно, да се обезбеди поуздана и независна истрага у случају удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају

Оно што се истиче као један од разлога за доношење овог закона је усклађивање са свим релевантним изворима права у домаће законодавство, чиме се постиже усклађивање законодавног система Републике Србије са правом Европске уније (у даљем тексту: ЕУ). Предлог закона уноси у домаће законодавство следеће прописе ЕУ: Уредбу (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године о истрагама и спречавању несрећа и незгода у цивилном ваздухопловству и стављању ван снаге Директиве 94/56/ЕЗ, Директиву 2004/49/ЕЗ Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о безбедности железница Заједнице и измени директиве Савета 95/18/ЕЗ о издавању дозвола за обављање услуга у железничком превозу и директиве 2001/14/ЕЗ о додели железничког, инфраструктурног капацитета и наплаћивању такси за коришћење железничке инфраструктуре и додели решења о безбедности и Директиву 2009/18/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. априла 2009. године о одређивању основних начела о истраживању несрећа у подручју поморске пловидбе и о измени Директиве Савета 1999/35/ЕЗ и Директиве 2002/59/ЕЗ Европског парламента и Савета.

На основу искустава у окружењу, али и препорука добијених кроз пројекат Унапређење процеса истраживања удеса (процедуре и организација) у

сектору транспорта (лаки твининг- Twinning Light) који је спроведен у Министарству саобраћаја у периоду од 12. септембра 2013. до 28. фебруара 2014. године, препоручено је да се приступи изради јединственог закона, као и оснивању једног тела за истраге несрећа за сва три вида саобраћаја – Центра за истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају (у даљем тексту: Центар).

Законом о ваздушном саобраћају је за обављање стручних послова који се односе на организацију и спровођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода цивилних ваздухоплова, као и за прикупљање и анализу података од значаја за ваздухопловну безбедност и предлагање мера за спречавање нових удеса, образован Центар за истраживање удеса и озбиљних незгода Републике Србије, као посебна организација који од 2010. године врши послове истраживања у области ваздушног саобраћаја. У области железничког и водног саобраћаја није образовано тело за истраживање несрећа. Законом о безбедности и интероперабилности железнице прописано је да ће се оснивање тела за истраживање озбиљних несрећа у железничком саобраћају основати посебним законом. Законом о поморској пловидби је прописано да ће се независни државни орган за испитивање несрећа у поморској пловидби основати посебним законом.

Одредбама овог закона предвиђено је да Центар, организационо и функционално буде независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица (управљача инфраструктуре и оператера), као и од сваке друге заинтересоване стране, чији би интереси могли да дођу у сукоб са интересом истрага. Центар ће, такође, бити независан од државних институција (министарство, национално тело за безбедност, итд).

Главни задатак Центра је спровођење техничких истрага удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају и давање предлога препорука, у циљу избегавања понављања сличних несрећа и смањења броја погинулих, повређених, као и материјалне штете у ваздушном, железничком и водном саобраћају.

Овим законом је предвиђено да су истраге у сва три вида саобраћаја независне од истраге правосудних органа, чији је главни циљ одлучивање о евентуалним казним мерама и обештећењу жртава, и сваке интерне истраге, коју спроводи неки од учесника, а која за циљ има да се у најкраћем могућем року утврди које мере треба предузети како би се спречило да се сличан догађај понови, односно да се ублаже његове последице.

Наведене истраге (Центра, судска и интерна) независне су једна од друге, имају различите циљеве, покривају различите области и немају исте захтеве у погледу временског распореда за извлачење закључака.

Доношење овог закона допринеће повећању безбедности у сва три вида саобраћаја превентивним деловањем Центра. Превентивним деловањем, односно безбедносним препорукама које даје Центар после истраге сваке несреће и њиховом применом од стране правних и физичких лица којима су упућене, имаће као резултат смањење броја несрећа, броја жртава, материјалне штете и спречавање загађења животне средине.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА ЗАКОНА

Закон је подељен на јасно издвојене главе које уређују сродна питања и односе.

Чланом 1. прописује се предмет уређивања и то: истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, надлежност и овлашћења органа за спровођење истраге, поступак истраживања, као и вршење надзора над применом овог закона.

Чланом 2. прописује се примена закона на истраге у ваздушном, железничком и водном саобраћају и с тим у вези се наводи да се он примењује на истраге о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају, истраге озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, истраге врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа и поморских незгода у поморској пловидби и на истраге озбиљних пловидбених незгода у унутрашњој пловидби, и прописују се изузеци од примене овог закона.

Чланом 3. дефинисани су појмови који се користе у тексту Предлога закона.

Чланом 4. прописује се надлежност Центра, који има својство правног лица са седиштем у Београду.

Чл. 5. и 6. прописују се функционална и организациона независност Центра, појам Главног истражитеља, услови које Главни истражитељ мора да испуњава као и могућност ангажовања стручних лица, органа, организација и одговарајућих правних лица за стручну помоћ за истраживање несрећа.

Чл. 7. и 8. уређују се послови Центра посебно за ваздушни саобраћај, железнички саобраћај, поморску пловидбу и унутрашњу пловидбу, и средства за рад Центра, и то да се средства за рад Центра обезбеђују у буџету Републике Србије.

Чланом 9. прописује се положај и овлашћења директора Центра.

Чланом 10. прописује се обавеза обавештавања о почетку истраге министарства надлежног за послове саобраћаја и надлежних међународних организација у року од седам дана од дана доношења одлуке о почетку истраге.

Чланом 11. прописују се обавеза главног истражитеља, помоћника главног истражитеља и других стално запослених у Центру који раде на пословима истраживања несрећа, да имају службене легитимације.

Чл. 12, 13. и 14. прописују се садржина службене легитимације и евиденције о издатим службеним легитимацијама, безбедност на раду и помоћ жртвама несрећа и њиховој породици која подразумева план хитних мера, који доноси Влада.

Чланом 15. прописује се истражни поступак у области ваздушног саобраћаја.

Чланом 16. прописује се обавеза Центра да истражи сваки удес или озбиљну незгоду ваздухоплова укупне масе на полетању веће од 2.250 kg, док у случају удеса или озбиљне незгоде других ваздухоплова, Центар истражује сваки удес или озбиљну незгоду при којој је дошло до смртне повреде, док у

осталим случајевима може да покрене истраживање уколико сматра да је у интересу безбедности ваздушног саобраћаја.

Чланом 17. прописује се сарадња Центра са надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, и регулише се случај да дође до удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који је произведен или је регистрован у Републици Србији, или се користи од стране корисника регистрованог у Републици Србији, на територији друге државе.

Чланом 18. прописује се надлежност мешовите цивилно-војне комисије, избор чланова, председавање и прописује се да се услови под којима се именује мешовита цивилно-војна комисија, начин истраживања удеса и озбиљних незгода ближе уређују прописом Владе на предлог министра надлежног за послове саобраћаја уз сагласност министра надлежног за послове одбране.

У чл. 19. и 20. дефинише се обавеза обавештавања Центра о удесу или озбиљној незгоди, од стране власника ваздухоплова, корисника ваздухоплова, члана посаде и других лица, прописује се радна група која спроводи истраживање удеса или озбиљних незгода која се формира за сваки удес или озбиљну незгоду посебно.

У чл. 21. - 24. прописује се удес или озбиљна незгода страног ваздухоплова, утврђује се однос Центра са истражним органима, обавеза Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат) да Центру достави све податке и документа прикупљена током поступка истраживања удеса или озбиљне незгоде, посебно пријаве догађаја, изјаве учесника, овлашћења Центра да предузме потребне мере којима испуњава захтеве истраживања, обавеза поверљивости која подразумева да се сва документа, подаци и докази морају користити искључиво у сврху истраге и у друге сврхе се не могу користити.

У чл. 25. и 26. прописује се обезбеђење доказа које налаже Центру сигурно поступање са доказима, предузимање мера за заштиту доказа које су од значаја за спровођење истраге, заштита докумената и информација које су од значаја за спровођење истраге.

Чланом 27. прописује се садржина извештаја о истрази који одговара врсти и тежини удеса или озбиљне незгоде, садржина базе података о удесима и озбиљним незгодама као и овлашћење министра да ближе пропише садржину извештаја о истрази удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају и садржину и начин вођења базе података.

У чл. 28. и 29. прописује се обавеза Центра да наредбом донесе безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге које се упућују странама на које се односе, надлежним органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама, а чланом 29. прописује се обавеза Центра да трајно чува извештаје и изјаве учесника удеса или озбиљних незгода у ваздушном саобраћају.

Чланом 30. прописује се истражни поступак у области железничког саобраћаја.

У чл. 31. и 32. дефинишу се овлашћења Центра да ефикасно и независно обави своје задатке и уређује се истражни поступак уколико се несрећа или незгода догоди на граничним објектима између Републике Србије и других држава.

У чл. 33. - 35. прописује се садржина извештаја и садржина базе података о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају, као и овлашћење министра да ближе пропише садржина извештаја о истрази несреће и незгоде у железничком саобраћају, информације које се шаљу министарству и Европској железничкој агенцији и безбедносне препоруке које наредбом доноси Центар, које се упућују Дирекцији, а у случају када је то потребно и другим органима и организацијама у Републици Србији као и надлежним органима и организацијама заинтересованих других држава и међународним организацијама, а које не могу бити основ за утврђивање кривице за несрећу или незгоду.

Чланом 36. прописује се истражни поступак у области водног саобраћаја.

У чл. 37. и 38. прописује се обавеза пријављивања надлежних органа и организација, бродара, поморске компаније, чланова посаде брода, лица која су учествовала у несрећама, као и свих других правних и физичких лица да о свим несрећама и незгодама обавесте Центар, обавеза истраживања која подразумева да се после врло озбиљне поморске несреће и поморске несреће мора спровести истрага.

У чл. 39. и 40. прописује се да Центар пре доношења одлуке о покретању безбедносне истраге обавља претходну процену о потреби предузимања безбедносне истраге, као и да се безбедносна истрага у поморској пловидби врши у најкраћем могућем року, а најкасније два месеца од тренутка када се догодила врло озбиљна поморска несрећа, озбиљна поморска несрећа, поморска несрећа, односно поморска незгода, а безбедносна истрага у унутрашњој пловидби врши се у најкраћем могућем року, а најкасније месец дана од тренутка када се догодила озбиљна пловидбена незгода и пловидбена незгода.

У чл. 41. и 42. прописује се сарадња са надлежним органима за истраживање несрећа и незгода других држава, уређује се положај истражитеља у водном саобраћају, као и да се одредбе члана 20. овог закона, које се односе на радне групе, примењују и на истражни поступак у водном саобраћају.

У чл. 43. - 45. дефинишу се овлашћења Центра да независно и ефикасно обавља послове истраживања, заштита информација која подразумева да се документација и информације које су од значаја за спровођење истраге користе искључиво у сврху истраге и обавеза Центра да предузме све мере у сврху заштите података који су од значаја за спровођење истраге.

Чланом 46. прописује се обавеза Центра да сачини и објави извештај о истрази као и овлашћење министра да ближе пропише садржину извештаја о истрази несрећа и незгода, садржину обавештења о несрећи и незгоди, као и садржину и начин вођења базе података.

У чл. 47. - 49. прописује се обавеза Центра да наредбом донесе безбедносне препоруке на основу анализе података и укупних резултата спроведене истраге у водном саобраћају и обавеза обавештавања Европске комисије о несрећама и незгодама.

Чланом 50. дефинише се надзор над спровођењем овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона које врши министарство.

У чл. 51. и 52. прописују се казнене одредбе - прекршаји за привредна друштва или друга правна лица, као и прекршаји одговорног лица, односно физичких лица.

У чл. 53. - 57. прописују се прелазне и завршне одредбе које се односе на чињеницу да је Центар за истраживање удеса и озбиљних незгода основан Законом о ваздушном саобраћају и наставља са радом као Центар за истраживање несрећа и да ће се послови истраживања несрећа у железничком и водном саобраћају обављати почев од 1. јануара 2016. године; прописују се рокови за доношење подзаконских аката, обавеза Центра да у року од годину дана од дана ступања на снагу овог закона обавести Европску комисију о овлашћеним органима који ће имати приступ Европској информационој платформи за поморске несреће, као и престанак важења других прописа и ступање на снагу овог закона.

IV. ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТВА ПОТРЕБНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

У складу са чланом 48. Закона о буџетском систему („Службени гласник РС”, бр. 54/09, 73/10, 101/10, 101/11, 93/12, 62/13, 63/13 - исправка, 108/13 и 142/14), за спровођење овог закона за 2016. годину потребно је обезбедити средства оквирно у износу од 37.971.000 динара.

Центар је правни наследник Центра за истраживање удеса и озбиљних незгода Републике Србије који у складу са Закључком Владе 05 Број: 110-9999/2014 од 3. септембра 2014. године, којим се даје сагласност на Правилник о унутрашњем уређењу и систематизацији радних места, запошљава 12 запослених. С обзиром да се до данашњег дана нису стекли услови за запошљавање 10 лица и да Центар запошљава само главног истражитеља и помоћника главног истражитеља, чињеница је да је Центар за истраживање удеса и озбиљних незгода Републике Србије онемогућен да функционише у свом пуном капацитету. Очекујемо да ће до краја 2015. године, у Центру за истраживање удеса и озбиљних незгода Републике Србије бити ангажовано укупно шест извршилаца (два постојећа извршиоца, два извршиоца за које је добијена сагласност Владе, и два извршиоца планирана до краја 2015. године).

Овим законом предвиђено је да ће Центар за истраживање удеса и озбиљних незгода Републике Србије наставити са радом као Центар за истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, који ће поред послова истраживања несрећа у области ваздушног саобраћаја, обављати и послове истраживања несрећа у области железничког и водног саобраћаја почев од 1. јануара 2016. године, те је стога потребно у 2016. години запослити још шест запослених, у складу са систематизацијом радних места у Центру, као и важећим прописима везано за поступак прибављања сагласности за ново запошљавање.

Структура трошкова које треба предвидети овим законом је следећа:

РАСХОДИ И ИЗДАЦИ ЗА 2016. ГОДИНУ

Економска класификација	Опис економске класификације	2016.
411	Плате додаци и накнаде запослених	7.800.000
412	Социјални доприноси на терет послодавца	1.396.000
413	Накнаде у натури	60.000
414	Социјална давања запосленима	200.000
415	Накнаде трошкова за запослене	1.200.000
416	Награде запосленима и остали посебни расходи	100.000
421	Стални трошкови	8.615.000
422	Трошкови путовања	3.000.000
423	Услуге по уговору	9.800.000
424	Специјализоване услуге	
425	Текуће поправке и одржавање	1.000.000
426	Материјал	2.000.000
463	Трансфери осталим нивоима власти	
482	Порези, обавезне таксе и казне	300.000
483	Новчане казне и пенали по решењу судова	500.000
485	Накнада штете за повреде или штету нанету од стране државних органа	
512	Машине и опрема	2.000.000
515	Нематеријална имовина	
УКУПНО:		37.971.000

V. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА ПО ХИТНОМ ПОСТУПКУ

Предлаже се доношење овог закона по хитном поступку, у складу са чланом 167. Пословника Народне скупштине („Службени гласник РС”, број 20/12-пречишћен текст), ради усклађивања прописа којима се уређује истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају са прописима Европске уније.

Разлог доношења по хитном поступку је и испуњење међународних обавеза Републике Србије, односно припрема Преговарачке групе за транспорт (ПГ 14) за отварање Поглавља 14 за преговоре делегација Републике Србије и ЕУ који се очекују имајући у виду чињеницу да је завршена фаза експланаторног и билатералног састанка у вези са прилагођавањем прописа Републике Србије са прописима ЕУ у области ваздушног, железничког и водног саобраћаја.

АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

1. Одређивање проблема које закон треба да реши

Ваздушни, железнички и водни саобраћај играју важну улогу у нашим свакодневним животима. Међутим, сектор транспорта изазива различите проблеме. Несреће су један од најзначајнијих проблема у областима сектора транспорта, јер они могу да изазову људске жртве, значајан губитак вредности имовине, угрожавања животне средине и поремећаја различитих функција друштва. Грађани и транспортни радници треба да имају транспортни систем на располагању који одговара њиховим очекивањима и потребама, и у погледу безбедности.

Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају је нови закон, који уређује област која је до сада делимично била уређена системским законима по модovima транспорта

У Републици Србији се област истраживања несрећа уређује Законом о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11 и 93/12), којим се предвиђа појам удеса и озбиљне незгоде, Законом о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, број 104/13), којим се предвиђа појам озбиљне несрећа, незгода и остале несреће, Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС”, бр. 73/10 и 121/12) којим се предвиђа појам пловидбене незгоде и Законом о поморској пловидби („Службени гласник РС”, бр. 87/11 и 104/13). којим се предвиђа појам поморске несреће и поморске незгоде. Тенденција броја несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају је озбиљан и комплексан проблем и захтева уређење ове области са правног и економског аспекта. Истовремено се увећавају и ризици безбедности у саобраћају, па је неопходно и са техничког аспекта уредити ову област.

Такође, обавеза доношења закона којим би се детаљно регулисала област истраживања несрећа неопходно је из више разлога:

1) Истраживање несрећа представља врло комплексно питање са правно-техничког и безбедносног аспекта и зато мора бити уређена посебним прописима. У Закону о ваздушном саобраћају у коме се највише помиње појам несрећа, али под терминологијом која је специфична за ваздушни саобраћај, подразумевајући под тиме удес и озбиљну незгоду, има мало одредаба које се односе конкретно на удесе и озбиљне незгоде ваздухоплова и оне су врло уопштене.

2) У прописима не постоји јединствена терминологија везана за несреће у саобраћају, односно несрећа се различито дефинише у различитим видовима саобраћаја, па с тим у вези имамо удес и озбиљну незгоду у ваздушном саобраћају, озбиљне несреће у железничком саобраћају, озбиљне поморске несреће, поморске несреће, поморске незгоде, пловидбене незгоде у водном саобраћају. Стога је неопходно поштовати терминологију која постоји у сваком виду саобраћаја, и овим законом на јединствен начин регулисати области истраживања несрећа. Затим се морају усвојити јединствени термини и њихове дефиниције који су усклађени са Уредбом (ЕУ) 996/10 Европског парламента и Савета која се односи на истраживање и превенцију удеса и незгода у цивилном ваздухопловству, која замењује Упутство/Директиву 94/56/ЕЗ, Директивом Савета 49/2004 о безбедности на железницама Заједнице, којом се мењају и допуњавају Директива Савета 95/18/ЕЗ о издавању лиценци предузећима за железнички саобраћај и Директива 2001/14/ЕЗ о додели капацитета железничке инфраструктуре и наплати накнада за коришћење

железничке инфраструктуре и безбедносној сертификацији (Директива о безбедности), Директивом 2009/18/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. априла 2009. године о успостављању основних принципа спровођења истрага несрећа у сектору поморског транспорта, којом се мења и допуњује Директива 1999/35/ЕЗ и Директива 2002/59/ЕЗ Европског парламента и Савета.

3) Усклађивање прописа из области несрећа са горе поменутих Директивама је неопходно и из разлога, што је стратешки циљ Републике Србије чланство у ЕУ .

2. Циљеви који се доношењем закона постижу

Разлози за доношење овог закона садржани су у потреби јединственог уређења ове материје, да би се обезбедио већи степен заштите живота, здравља и безбедности лица која користе ваздухоплове, железницу и пловила.

Несреће су делимично обрађене у Закону о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11 и 93/12), Закону о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, број 104/13), Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС”, бр. 73/10 и 121/12) и Закону о поморској пловидби („Службени гласник РС”, бр. 87/11 и 104/13). Међутим, због обимности ове области, потребе за усклађивањем са ЕУ законодавством и доношењем подзаконских прописа, којима би се даље нормирала ова област, било је неопходно да се приступи изради овог закона.

Овим законом уређује се истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, надлежност и овлашћења органа за спровођење истраге, поступак истраживања, као и вршење надзора над применом овог закона.

Када се догоди несрећа, мора се истражити. Након несреће транспортног система, истрага може да се покрене од стране различитих организација. Циљеви ових истраживања су различити. Истрага несреће је систем подељен на такав начин да се састоји од две врсте истраживања: судске истраге и безбедносне истраге. Судска истрага значи, поједностављено, истрага која има за циљ да укаже на то ко је крив за несреће и ко је одговоран за несрећу.

С друге стране, сврха истраге која је предмет овог закона је да се идентификују узроци несрећа и сви други узрочни фактори који су допринели несрећама. Истрага одговара на три питања: шта се десило, зашто се десило и шта се може учинити да се спрече несреће у будућности. Истражни орган даје препоруке о томе шта треба да се уради од стране Владе, сектора саобраћаја и других странака (Агенција из области безбедности саобраћаја на нивоу Европске уније) за побољшање безбедности у саобраћају.

Колико је важан овај сегмент, који давањем препорука свим релевантним органима доприноси побољшању области безбедности, а самим тим и смањењу броја погинулих и повређених, говори и сам број оваквих исхода у областима ваздушног, железничког и водног саобраћаја у протеклом периоду.

Такође, Центар за истраживање несрећа делује као посебна организација која је надлежна за обављање послова из чл. 4. и 5. овог закона. Напомињемо, да у правним актима Европске Уније не постоји експлицитно наведен правни облик који „тело за истраживање несрећа“ треба да има , већ само потреба и обавеза за оснивањем “тела за истраживање несрећа“.

3. Друге могућности за решавање проблема

С обзиром да је проблематика обрађена овим законом изузетно комплексна, не постоји друга логична могућност за решавање наведених питања и за уређивање ове области.

Једна од могућности која је разматрана на почетку израде овог закона (пракса у неким од европских земаља од које се полако одустаје) била је да се област уреди доношењем три појединачна закона за сваки од модова транспорта, као и оснивање три органа, независна за истраживање удеса у ваздушном, железничком и водном саобраћају.

Имајући у виду вишеструко потребно време и новац, а да се тиме не би постигли већи ефекти, чак напротив, приступило се изради јединственог закона за истраживање несрећа.

4. Зашто је доношење закона најбоље за решавање проблема

Истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају у Републици Србији нису уређене јединственим законом, али постоје прописи који у мањој или већој мери уређују поменућу област и то су:

- Закон о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, број 73/10, 57/11 и 93/12);
- Закон о безбедности и интероперабилности железнице („Службени Гласник РС”, број 104/2013);
- Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС”, бр. 73/10 и 121/12);
- Закон о поморској пловидби („Службени гласник РС”, бр. 87/11 и 104/13).

Констатујемо, након свега претходног наведеног, да у Републици Србији не постоји, нити је постојао посебан закон којим се уређује област истраживања несрећа. Цела материја је јако слабо регулисана прописима. Доношење овог закона је једина могућност за превазилажење свих наведених проблема и једини начин да се примена овог закона којим се уређује област истраживања несрећа учини практичном и ефикасном, као и да се, индиректно, повећа безбедност саобраћаја и смањи могућности несрећа и незгода, а које могу да изазову људске жртве, значајан губитак вредности имовине, угрожавања животне средине и поремећаја различитих функција друштва.

5. На кога ће и како утицати предложена решења

Предложеним решењима утиче се директно како на субјекте ваздушног, железничког и водног саобраћаја, подразумевајући под њима управљаче инфраструктуре, управљаче саобраћаја, превозиоце у одређеном виду саобраћаја, регулаторна тела, произвођаче основних средстава саобраћаја и опреме, тако и индиректно на кориснике услуга (путници, шпедитери, роба, пошта).

С обзиром да ће се предложеним решењима по први пут у Републици Србији детаљно регулисати област истраживања несрећа, очекује се позитиван утицај на друштво јер ће се кроз спровођење истрага и давањем препорука и смерница учесницима у саобраћају повећати безбедност саобраћаја и смањити могућности несрећа и незгода, а које могу да изазову људске жртве, значајан губитак вредности имовине, угрожавања животне средине и поремећаја различитих функција друштва.

Центар за истраживање несрећа, је правни следбеник Центра за истраживање удеса и озбиљних незгода Републике Србије (у даљем тексту: Центар), те се у том смислу не мењају утицаји и ефекти предложеног закона већ предложена решења само унапређују процес истраживања несрећа у саобраћају.

6. Трошкове које ће примена закона створити грађанима и привреди

Одредбе овог закона не предвиђају нова средства или финансијска оптерећења према субјектима ваздушног, железничког и водног саобраћаја на које се одредбе директно односе, нити у односу на кориснике услуга на које се одредбе закона индиректно односе. Центар за истраживање несрећа преузима права и обавезе постојећег Центра, који постоји у свом пуном, функционалном облику са свим службама. Уједно на постојећу структуру Центра који је као такав буџетски обезбеђен, у плану је да се упосли шест стручњака, који би поред ваздушног саобраћаја покрили истраге несрећа у железничком и водном саобраћају и у том смислу би једино дошло до повећања оптерећења буџета Републике Србије. Током 2014. године, Центар није располагао потребним капацитетима, односно услед мањка пословног простора, административних проблема, поступка спровођења систематизације радних места, Центар није у целини искористио средства предвиђена буџетом за 2014. годину, а што се тиче буџета за 2015. годину ниво средстава је утврђен на основу ребаланса буџета за 2014. годину.

Као основ за одређивање потребних буџетских средстава за рад Центра за истраживање несрећа, свакако треба узети буџетска средства која су одобрена за 2014. годину, која су износила 59.146.000 динара, с обзиром да буџет у том износу одговара капацитетима Центра.

Имајући у виду да су обезбеђена средства у буџету за 2015. годину за рад Центра око 33.000.000 динара, а у односу на чињеницу да су одобрена средства у буџету за 2014. годину износила око 59.146.000 динара, јасно је да је сам Центар у великој мери онемогућен да функционише у свом пуном капацитету. У односу на висину буџетских средстава за 2014. годину, неопходна средства за рад шест запослених за област железничког и водног саобраћаја у Центру за истраживање несрећа за 2016. годину износила би оквирно око 16.576.592 динара.

Према подацима званичних статистика, само у 2012. години у Републици Србији као последица железничких несрећа живот је изгубило 35 лица а повређено је 61. И поред непроцењивости губитка људски живота, на нивоу Европске уније, узимајући у обзир који ефекат финансијски има на цело друштво смрт само једног човека (шире гледано) дошло се до цифре од око 1,7 милиона евра („External Costs of Transport“, European Commission –DG Mobility and Transport, 2014), што је укупно око 60 милиона евра „трошак“ на годишњем нивоу. За повређена лица у несрећама израчунат је износ од 221.000 евра на основу претходно наведене студије, што је укупно око 15 милиона евра „трошак“ на годишњем нивоу. Дакле, не рачунајући директне материјалне трошкове, екстерни трошкови од железничких несрећа само у 2012. години износили су око 75 милиона евра. Ако овоме додамо и несреће које су се догодиле у ваздушном саобраћају, уз напомену да је цивилно ваздухопловство вид саобраћаја који је повезан на међународном нивоу, те да не постоји егзактна метода и могућност обрачуна свих трошкова, једино је приближно могуће одредити да цена једног удеса у јавном авио превозу може да варира од неколико 100.000 USD, па све до 50 милиона USD, док је трошак озбиљних незгода у просеку око 1 милион USD. Посебно је битно напоменути да удеси могу довести до гашења појединих компанија и урушавања јавног

цивилног авио-саобраћаја држава, као што је то био случај почетком 21. века са Швајцарском и SwissAiom.

Што се тиче водног саобраћаја, никакве прецизне методе трошкова није могуће одредити, с обзиром да не постоје статистички подаци који су валидни за ту област саобраћаја.

Уколико би само узели у обзир несреће у ваздушном и железничком саобраћају, долазимо до износа од преко 100 милиона евра. Наравно да је најважнији сам губитак живота, али ако говоримо и о економским ефектима, долазимо до износа да само у 2012 години губитак живота у железничком, ваздушном и водном саобраћају „коштао“ је преко 100 милиона евра. Свакако да ово у потпуности оправдава и економски ефекат доношења овог закона. Ако овоме додамо и материјалну штету, износ је неупоредиво већи.

7. Да ли су позитивне последице доношења закона такве да оправдавају трошкове које ће створити

Што се тиче користи и позитивних последица доношења закона, анализом у тачки 6. ове Анализе ефеката овог закона, наведено је да трошкови који произилазе применом закона су оквирно 16.576.592 динара. Такође, наведено је да су трошкови од последица несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају око 100 милиона евра годишње.

За рад Центра за истраживање несрећа, односно обезбеђење неопходних средстава, потребно је обезбедити средства за рад шест запослених у износу од 11.801.592 динара и то: за 12 месеци плате два помоћника главног истражитеља у бруто износу од 5.300.652 динара, 12 месеци плате четири запослених у бруто износу од 6.500.940 динара, машине и опрема (опрема за вршење истражних радњи и опремање информатичком опремом за шест радника) у укупном износу око 2.000.000 динара, службена возила(1 ком.) у износу од 1.575.000 и за остале непредвиђене трошкове око 1.200.000 динара.

Такође, имајући у виду да је један од основних циљева за рад Центра био управо да кроз истраге уочи проблеме који су довели до несрећа и да кроз давање препорука релевантним органима утиче на смањење броја несрећа које ће се у будућности дешавати, сматрамо да је неупоредива корист у односу на трошак за рад Центра, односно примену овог закона јер трошкови које ће примена закона створити су 0.75% садашњих трошкова који произилазе из несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају у Републици Србији. Из свега наведеног произилази да, уколико кроз деловање Центра, односно примену овог закона путем препорука релевантним органима, као и анализа узрока који су довели до несрећа буде само један живот изгубљен мање на годишњем нивоу, можемо констатовати да су позитивне последице доношења овог закона знатно веће од трошкова који произилазе применом закона.

Такође, треба поновити чињеницу да се при изради закона водило рачуна о смањењу трошкова јер је дат предлог за оснивање једног „тела за истраживање несрећа“. Пракса у неким од европских земаља је да се област уреди доношењем три појединачна закона за сваки од модова транспорта, као и оснивање три органа независна за истраживање удеса у ваздушном, железничком и водном саобраћају. Имајући у виду вишеструко потребно време и новац, а да се тиме не би постигли већи ефекти, чак напротив, приступило се изради јединственог закона за истраживање несрећа којим је предложено, између осталог, Центра за истраживање несрећа у области ваздушног, железничког и водног саобраћаја.

8. Да ли се законом подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишна конкуренција

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

9. Да ли су све заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о закону

Током израде овог закона, била је формирана Радна група састављена од представника најзначајнијих интересних група везано за област истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају (Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Дирекције за железнице, Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, Центра за истраживање удеса и озбиљних незгода Републике Србије).

О Нацрту закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају одржана је јавна расправа, тако да су сви заинтересовани субјекти имали могућност да се изјасне и доставе сугестије и примедбе на овај закон. Нацрт закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају је објављен и на сајту Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, као и на званичним сајтовима регионалних привредних комора и локалних самоуправа. Текст Нацрта закона је био представљен на расправи организованој у Великом Градишту дана 24. новембра 2014. године, расправи организованој у Зрењанину дана 25. новембра 2014. године, расправи организованој у Новом Саду дана 25. новембра 2014. године, расправи организованој у Краљеву дана 26. новембра 2014. године, расправи организованој у Нишу дана 27. новембра 2014. године и расправи организованој у Београду дана 1. децембра 2014. године.

Предлози и сугестије са спроведене јавне расправе који су усмерени на побољшање предложеног текста Нацрта закона и који су у духу концепта на којима се исти заснива, су уграђени у текст Нацрта закона, и са тим у вези усвојена је већина сугестија Директората цивилног ваздухопловства, који су се највећим делом односили на замерке техничке природе. Такође су обрађене примедбе Машинског и Саобраћајног факултета, где је од стране Машинског факултета главна примедба била изостављање трамвајских возила, што је са друге стране образложено на самој јавној расправи одржаној у Београду, 2. децембра 2014. године, да трамвајска возила нису предмет овог закона, већ је неопходно донети посебан закон који би регулисао ту врсту железничког саобраћаја. Првобитно је усвојена примедба од стране представника Железница Србије која предвиђа могућност да у циљу бржег успостављања саобраћаја, главни истражитељ за железнички саобраћај може одобрити управљачу или превознику успостављање саобраћаја и без појављивања главног истражитеља на месту догађаја, уз обавезу управљача или превозника да изврше увиђај и да све информације од значаја проследи главном истражитељу, међутим у поступку остваривања сарадње са Европском комисијом и другим стручним телима Европске уније, указано је да се оваква одредница не предвиди, из разлога што се угрожава независност истраге које спроводи Центар за истраживање несрећа. Такође једна од главних замјерки Машинског факултета је била јединствена терминологија која се користи за сва три вида саобраћаја, мислећи под тим, појам несреће. Наиме, с обзиром да сва три вида саобраћаја различито дефинишу појам несреће, негде је то удес и озбиљна незгода, негде озбиљна несрећа итд.. једино је било могуће у смислу овог закона одлучити се за појам несреће који ће се користити кроз читав закон,

а у сваком делу који је појединачно обрађен за сваки вид саобраћаја, задржани су изворни термини.

10. Које ће се мере током примене закона предузети да би се остварило оно што се доношењем закона намерава

Након доношења овог закона планирано је доношење подзаконских аката, од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Владе како би овај закон могао да има пуну примену.

С тим у вези наводи се доношење следећих подзаконских аката:

1) Чланом 12. став 5, предвиђа се доношење подзаконског акта од стране Министра, којим се прописује изглед обрасца службене легитимације истражитеља, начин спровођења поступка издавања, замене, одузимања службене легитимације, као и начин вођења евиденције о издатим службеним легитимацијама;

2) Чланом 14. прописује се доношење плана хитних мера, од стране Владе, у року од две године од ступања на снагу закона.

3) Чланом 15.5. предвиђа се доношење подзаконског акта од стране Министра, којим се ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају;

4) Чланом 18. став 4. прописују се услови под којима се именује мешовита цивилно-војна комисија, начин њеног рада и начин истраживања удеса и озбиљних незгода које ближе уређује Влада на предлог министра надлежног за послове саобраћаја уз сагласност министра надлежног за послове одбране, у року од две године од ступања на снагу закона;

5) Чланом 19.3. предвиђа се доношење подзаконског акта од стране Министра, којим се прописује поступак и начин пријављивања удеса или озбиљних незгода као и давање информација о лицима и опасним материјама која су се налазила у ваздухоплову који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди;

6) Чланом 27. став 16, прописује се садржај извештаја о истрази удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају од стране Министра, као и садржина и начин вођења базе података о удесима и озбиљним незгодама, у року од годину дана од ступања на снагу закона;

7) Чланом 28. став 6, прописује се начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука чију садржину одређује Министар, у року од годину дана од ступања на снагу закона;

8) Чланом 33. став 7, прописује се садржај извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају које доноси Министар у року од годину дана од ступања на снагу закона.;

9) Чланом 36. став 3. прописује се начин спровођења поступка истраживања врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа и поморских незгода, начин прикупљања и чувања доказа, анализу, безбедносне препоруке и друго, као и начин праћења примене безбедносних препорука, од стране Министра у року од годину дана од ступања на снагу закона;

10) Чланом 46. став 6, прописује се садржина извештаја о безбедносној истрази о врло озбиљној поморској несрећи, озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, поморској незгоди, озбиљној пловидбеној незгоди, пловидбеној незгоди, садржину обавештења о озбиљној поморској несрећи,

поморској несрећи и поморској незгоди, као и садржину и начин вођења базе података о безбедносној истрази које доноси Министар у року од годину дана од ступања на снагу закона.

Такође, веома значајан је и надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донесених на основу овог закона које врши Министарство.

Капацитете предвиђене за спровођење законских решења можемо сврстати у следеће:

Институционалне: за спровођење овог закона биће надлежни : Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре директно, а индиректно и Дирекција за железнице, Директорат цивилног ваздухопловства, Центар за истраживање удеса и озбиљних незгода и друге институције и предузећа на које се одредбе закона непосредно односе. Такође, постојећи капацитети ресорног министарства су довољни за спровођење овог закона те додатно запошљавање није потребно. Једино је неопходно ангажовање главних истражитеља за област железничког и водног саобраћаја и помоћника главних истражитеља у складу са чланом 4. овога закона, који би били надлежни за спровођење истраге у та два вида саобраћаја, с обзиром да тренутно Центар располаже само једним главним истражитељем и то за област ваздушног саобраћаја.

Уједно, овим закон се омогућава прецизно дефинисање и разграничење надлежности између послова Центра за истраживање несрећа и послова надлежних истражних органа, што је до сада у пракси био изузетан проблем, а такође овим ће се унапредити и сарадња надлежних тела кроз будуће протоколе и споразуме који ће се закључити.

Нерегулаторне мере: Овај закон доноси битну ставку да је могуће радити и проактивну анализу безбедности у складу са препознатљивим трендовима, која подразумева размену података са другим субјектима, као што је нпр. са Директоратом цивилног ваздухопловства. (нпр. током 2011. године на територији Републике Србије догодило се 9 удеса и озбиљних незгода, те је исте године и пред почетак летачке сезоне 2012. године, кроз пилот-пројекат рађено на проактивном деловању у области превенције удеса и озбиљних незгода, кроз семинаре и дељења брошура, што је већ 2012. и 2013. године резултирало у смањењу броја удеса: у 2012. године их је било свега 4, а 2013. године- 6 удеса). Међутим, институционалним променама и недостатком рада на проактивном деловању, дошло је до раста броја удеса у другој половини 2013. године (4-6 удеса) и током целе 2014. године (8 удеса), с обзиром да је постојећем Центру одредбама постојећег Закона о ваздушном саобраћају онемогућено проактивно деловање, што ће се регулисати доношењем овог закона.

Све остале мере и активности: Ново решење које предложено овим законом, подразумева и ангажовање интерних тако и свих других ресурса у циљу што адекватније обраде и анализе несрећа у саобраћају, и утврђивање узрока несрећа које ће свакако у будућности допринети смањењу несрећа.

ИЗЈАВА О УСКЛАЂЕНОСТИ НАЦРТА ЗАКОНА СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

1. **Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа**
Овлашћени предлагач: Влада
Обрађивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
2. **Назив прописа**
Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају

Draft Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways.
3. **Усклађеност прописа с одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум), односно с одредбама Прелазног споразума о трговини и трговинским питањима између Европске заједнице, са једне стране, и Републике Србије, са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Прелазни споразум):**
 - а) **Одредба Споразума и Прелазног споразума која се односе на нормативну саржину прописа**
Уређује се Поглављем III, Пружање услуга, Чланом 61. Споразума о стабилизацији и придруживању између Европске заједнице и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08)
 - б) **Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума и Прелазног споразума**
Уређује се Насловом I, Општа начела, Чланом 8 Споразума о стабилизацији и придруживању између Европске заједнице и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) којим се предвиђа да ће се усклађивање законодавства према одредбама Споразума и Прелазног споразума извршити у прелазном периоду од највише шест година.
 - в) **Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума и Прелазног споразума**
„испуњава у потпуности“
 - г) **Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума и Прелазног споразума**
Нема.
 - д) **Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније**
Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније предвиђено је доношење закона о истраживању удеса и озбиљних незгода у саобраћају у оквиру поглавља 3.14. Транспортна политика, односно 3.14.1. Копнени транспорт, 3.14.1.2. Железнички транспорт и то по шифром 2014-50.

С обзиром да је приликом израде овог закона, промењен назив закона, уследиће одговарајућа измена у Националном програму за усвајање правних тековина Европске уније

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:

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

Уговор о оснивању Европске заједнице, Наслов V Транспорт, Члан 71(1) и Члан 100 (2)

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

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

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

„делимично усклађено“

Потпуна усаглашеност ће се постићи доношењем подзаконских аката који су предвиђени чланом 54. овог закона, у року од годину дана од ступања на снагу закона.

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

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

„делимично усклађено“

Потпуна усаглашеност ће се постићи доношењем подзаконских аката који су предвиђени чланом 54. овог закона, у року од годину дана од ступања на снагу закона.

3. Одлука Комисије (ЕУ) бр. 2012/780 којом се утврђују права приступа Европској централној бази безбедносних препорука и одговора на исте сагласно члану 18. став 5. Уредбе (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и незгода у цивилном ваздухопловству, која замењује Упутство/Директиву 94/56/ЕЗ

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

„делимично усклађено“

Потпуна усаглашеност ће се постићи доношењем подзаконских аката који су предвиђени чланом 54. овог закона, у року од годину дана од ступања на снагу закона.

4. Уредба (ЕУ) бр. 376/2014 Европског парламента и Савета која се односи на пријављивање, анализу и накнадном поступању у вези догађаја у цивилном ваздухопловству, о измени Уредбе (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета и стављању ван снаге Упутства 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета и Уредби Комисије (ЕЗ) бр. 1321/2007 и 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

„неусклађено“

Уредба (ЕУ) бр.376/2014 Европског парламента и Савета као секундарни извор права Европске уније, је донета и у потпуности преузима Уредбу(ЕУ) 996/2010, али се иста примењује почев од 15. новембра 2015. године, те ће у складу са тим поменути закон бити усклађен.

5. Директива 2009/18/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. априла 2009. године о успостављању основних принципа спровођења истрага несрећа у сектору поморског транспорта, којом се мења и допуњује Директива 1999/35/ЕЗ и Директива 2002/59/ЕЗ Европског парламента и Савета (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

„ делимично усклађено“

Потпуна усаглашеност ће се постићи доношењем подзаконских аката који су предвиђени чланом 54. овог закона, у року од годину дана од ступања на снагу закона.

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

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађено

Потпуна усаглашеност ће се постићи доношењем подзаконских аката који су предвиђени чланом 54. овог закона, у року од годину дана од ступања на снагу закона.

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

Четврти квартал 2018.

5. Уколико не постоје одговарајуће надлежности Европске уније у материји коју регулише пропис, и/или не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност, потребно је образложити ту чињеницу. У овом случају, није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа. Табелу усклађености није потребно попуњавати и уколико се домаћим прописом не врши пренос одредби секундарног извора права Европске уније већ се

искључиво врши примена или спровођење неког захтева који произилази из одредбе секундарног извора права (нпр. Предлогом одлуке о изради стратешке процене утицаја биће спроведена обавеза из члана 4. Директиве 2001/42/ЕЗ, али се не врши и пренос те одредбе директиве).

/

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

Не.

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

Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају је преведен на енглески језик.

8. Учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености

У изради овог закона су консултовани представници Европске комисије и њених стручних служби, и њихове сугестије и коментари су инкорпорирани у финалну верзију овог закона.

<p>1. Назив прописа Европске уније :</p> <p>Директива Савета 2004/49/ЕЗ од 29. априла 2004. о безбедности на железницама Заједнице, којом се мењају и допуњавају Директива Савета 95/18/ЕЗ о издавању лиценци предузећима за железнички саобраћај и Директива 2001/14/ЕЗ о додели капацитета железничке инфраструктуре и наплати накнада за коришћење железничке инфраструктуре и безбедносној сертификацији(Директива о безбедности),ОЈ Л 164,30.4.2004.,п.44-113 (са последњом изменом Директива Комисије 2014/88/ЕУ,ОЈ Л 201,10.07.2014.,п.9-17.)</p> <p>Council Directive 2004/49/EC of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive), OJ L 164, 30.4.2004, p. 44–113(last amended by Commission Directive 2014/88/EU, OJ L 201, 10.07.2014, p. 9–17.)</p>	<p>2. „CELEX” ознака ЕУ прописа</p> <p>32004L0049R(01) 32004L0049R(02) 32008L0057 32008L0110 32009L0149 32014L0088</p>
<p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа:</p> <p>Овлашћени предлагач прописа – Влада Обрађивач – Министарство грађевинарства,саобраћаја и инфраструктуре</p>	<p>4. Датум израде табеле:</p> <p>10.07.2015.</p>
<p>5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:</p>	<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p>
<p>0.1. Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају Draft Law on investigation of accidents in air, railway, maritime and inland waterways transport</p> <p>0.2. Закон о безбедности и интероперабилности железнице Railway safety and interoperability law</p>	<p>2014-50</p> <p>2008-541</p>
<p>7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:</p>	

а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Р. Србије	Садржина одредбе	Усклађеност ¹	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
19.1.	Member States shall ensure that an investigation is carried out by the investigating body referred	0.1. 30.1.	Центар спроводи истрагу после озбиљних	ПУ		

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

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	to in Article 21 after serious accidents on the railway system, the objective of which is possible improvement of railway safety and the prevention of accidents.		несрећа на железничком систему са циљем могућег унапређивања безбедности на железници и превенције несрећа.			
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.	Осим озбиљних несрећа, Центар може да истражује и остале несреће и незгоде, које би могле довести до озбиљних несрећа, укључујући у то технички отказ структурних подсистема или чинилаца интероперабилности.	ПУ		
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.	Центар има дискреционо право да одлучује да ли ће отворити истрагу осталих несрећа и незгода. У својој одлуци, она узима у обзир: 1) озбиљност несрећа и незгода; 2) да ли су остале несреће и незгоде део низа несрећа, односно незгода од значаја за систем у целини; 3) утицај на безбедност на железничкој мрежи Републике Србије, као и железничкој мрежи Европске Уније; 4) захтеве управљача инфраструктуре (у даљем тексту: управљач), железничког превозника, Дирекције за железнице (у даљем тексту: Дирекција) или надлежних органа других држава.	ПУ		
19.3.	The extent of investigations and the procedure to be followed in carrying out such investigations shall be determined by the investigating body, 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.	Обим истрага и поступак у спровођењу тих истрага утврђује Центар.	ПУ		
19.4.	The investigation shall in no case be concerned with apportioning blame or liability.	0.1. 5.2.	Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривице.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
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.	Надлежни органи, железнички превозници, управљач и друга укључена лица, морају омогућити Центру да ефикасно и независно обави своје задатке. Центар има право на:	ПУ		
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) слободан приступ месту несреће или незгоде, до умешаних возила, инфраструктурних објеката, као и до објеката и уређаја за управљање саобраћајем и сигнализацијом;	ПУ		
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) попис доказа до којих је могуће доћи у тренутку спровођења истраге на месту несреће или незгоде и надзор над уклањањем олупина, инфраструктурних објеката и постројења или њихових саставних делова ради прегледа и анализе;	ПУ		
20.2.1.3.	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) приступ и употребу снимака уређаја за снимање вербалних извештаја на возу и евидентирање рада система сигнализације и контроле саобраћаја;	ПУ		
20.2.1.4.	access to the results of examination of the bodies of victims;	0.1. 31.1.4.	4) приступ резултатима обдукције тела жртава и информацијама о здравственом стању повређених;	ПУ		
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) приступ резултатима истраге возног особља и других лица умешаних у несрећу или незгоду;	ПУ		
20.2.1.6.	the opportunity to question the railway staff involved and other witnesses;	0.1. 31.1.6.	6) саслушавање умешаних железничких радника и других сведока;	ПУ		
20.2.1.7.	access to any relevant information or records held by the infrastructure manager, the railway	0.1. 31.1.7.	7) приступ свим релевантним документима и	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	undertakings involved and the safety authority.		подацима које поседују управљач, умешани железнички превозници и Дирекција.			
20.3.	The investigation shall be accomplished independently of any judicial inquiry.	0.1. 5.2.	Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривице.	ПУ		
21.1.	<p>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.</p> <p>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.</p>	0.1. 6.4. 6.5. 0.1. 5.1.	<p>Главни истражитељ има по једног помоћника – главног истражитеља у ваздушном, —главног истражитеља у железничком и главног истражитеља у водном саобраћају (у даљем тексту: помоћници главног истражитеља).</p> <p>Помоћници главног истражитеља морају да поред услова који су прописани законом којим се уређује рад на положају државних службеника да имају и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају, од којих најмање три године радног искуства на пословима у вези са безбедношћу у ваздушном, железничком или водном саобраћају и истраживању несрећа.</p> <p>Центар је самосталан у раду и функционално и организационо независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.</p>	ПУ		
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.	Центар је самосталан у раду и функционално и организационо независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.	ПУ		

а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
21.3.	<p>Member States shall make provision that railway undertakings, infrastructure managers and, where appropriate, the safety authority, are obliged immediately to report accidents and incidents referred to in Article 19 to the investigating body.</p> <p>The investigating body shall be able to respond to such reports and make the necessary arrangements to start the investigation no later than one week after receipt of the report concerning the accident or incident.</p>	<p>0.1. 30.5</p> <p>0.2. 125.5.</p>	<p>Железнички превозници, управљач и друга укључена лица, морају без одлагања да обавесте Центар о несрећи или незгоди у железничком саобраћају..</p> <p>Тело за истраге мора бити у стању да одговори на те пријаве и да обезбеди потребна практична решења како би почело истрагу најкасније у року од недељу дана од пријема обавештења о несрећи или инциденту.</p>	ПУ		
21.4.	<p>The investigating body may combine its tasks under this Directive with the work of investigating occurrences other than railway accidents and incidents as long as such investigations do not endanger its independence.</p>			НП	Дискреционо право	
21.5.	<p>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.</p>			НП	Дискреционо право.	
21.6.	<p>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.</p>			НП	Дискреционо право.	
21.7.1.	<p>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.</p>			НУ	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ.	
21.7.2.	<p>The Agency shall support the investigating bodies in this task.</p>			НП	Ова одредба односи се на Центар.	
22.1.1.	<p>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</p>	<p>0.1. 32.1.</p>	<p>Ако се несрећа или незгода догоди на граничним објектима између Републике Србије и друге државе, или у њиховој близини, надлежни органи за истраживање</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.		несрећа или незгода тих држава могу се договорити да истрагу изврши један од њих, или да истрагу изврше заједно. У случају договора да истрагу врши надлежни орган за истраживање несреће или незгоде једне државе, надлежном органу за истраживање несрећа или незгоде друге државе се омогућава учешће у истрази и неометана заједничка употреба резултата.			
22.1.2.	Investigation bodies from another Member State shall be invited to participate in an investigation whenever a railway undertaking established and licensed in that Member State is involved in the accident or incident.	0.1. 32.2.	Надлежни орган за истраживање несреће или незгоде друге државе се позива да учествује у истрази, ако је у догађају учествовао железнички превозник са седиштем у тој држави и које је добило лиценцу у тој држави.	ПУ		
22.1.3.	This paragraph shall not preclude Member States from agreeing that the relevant bodies should carry out investigations in cooperation in other circumstances.			НУ	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ.	
22.2.	For each accident or incident the body responsible for the investigation shall arrange for the appropriate means, comprising the necessary operational and technical expertise to carry out 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.	Центар обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или незгоде, Центар може обезбедити и стручна лица, који имају оперативно и стручно знање и искуство за помоћ при истрази.	ПУ		
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.	Истрага се спроводи на начин који обезбеђује да сви учесници у несрећи или незгоди, имају могућност саслушања, односно давања изјава о догађају.. Управљачи, железнички превозници, Дирекција, настрадали лица и њихова породица, власници оштећене имовине, произвођачи, надлежни органи за истраживање несреће или незгоде, представници особља и корисника морају бити редовно обавештавани о истрази и њеном току. Лица из става 5. овог члана могу да дају своје	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на нацрт извештаја Центра			
22.4.	The investigating body shall conclude its examinations at the accident site in the shortest possible time in order to enable the infrastructure manager to restore the infrastructure and open it to rail transport services as soon as possible.	0.1. 32.6.	Центар и други надлежни органи морају окончати увиђај на месту несреће или незгоде у најкраћем могућем року, тако да управљач може што пре поправити оштећену инфраструктуру и успоставити железнички саобраћај.	ПУ		
23.1.	An investigation of an accident or incident referred to in Article 19 shall be the subject of reports in a form appropriate to the type and seriousness of the accident or incident and the relevance of the investigation findings. The reports shall state the objectives of the investigations as referred to in Article 19(1) and contain, where appropriate, safety recommendations.	0.1. 33.1. 0.1. 33.2	О истрази несреће или незгоде, Центар сачињава коначан извештај у облику и структури према врсти и озбиљности несреће или незгоде, као и значају утврђеном у истрази. У извештају наводи циљеве истраге и по потреби безбедносне препоруке. Извештај из става 1. овог члана нарочито садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази, анализу и закључке, предузете мере и препоруке. Извештај не садржи податке о личности.	ПУ		
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.	Центар објављује коначан извештај у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од несреће или незгоде. Министар прописује садржину извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају. Центар доставља извештај заједно са безбедносним препорукама управљачу инфраструктуре, железничком превознику, Дирекцији Министарству, као и другим заинтересованим странама.	ПУ		
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	0.1. 33.5	Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај за протеклу годину о истрагама обављеним у протеклој години, о датим безбедносним	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	accordance with recommendations issued previously.		преорукама и мерама које су биле предузете у складу са раније датим преорукама.			
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	Центар мора у року од недељу дана од дана доношења одлуке о почетку истраге обавестити Министарство и Европску железничку агенцију о почетку истраге. У обавештењу се наводи датум, време, место и врста озбиљне несреће и њене последице у погледу смртних исхода, повреда и материјалне штете.	ПУ		
24.2.	The investigating body shall send the Agency a copy of the final report referred to in Article 23(2) and of the annual report referred to in Article 23(3).	0.1. 34.2 0.1. 34.3	Центар доставља Министарству извод коначног извештаја о истрагама несрећа или незгода у железничком саобраћају из члана 33. став 1. овог закона и годишњи извештај из члана 33. став 4. овог закона. Центар доставља извештаје из става 2. овог члана и Европској железничкој агенцији.	ПУ		
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.	Безбедносна препорука коју изда Центар не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за несрећу или незгоду.	ПУ		
25.2.	Recommendations shall be addressed to the safety authority and, where needed by reason of the character of the recommendation, to other bodies or authorities in the Member State or to other Member States. Member States and their safety authorities shall take the necessary measures to ensure that the safety recommendations issued by the investigating bodies are duly taken into consideration, and, where appropriate, acted upon.	0.1. 35.3. 0.1. 35.4.	Препоруке се упућују Дирекцији, а у случају када је то потребно и другим органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама. Органи и организације из става 3. овог члана, осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да предузму потребне мере у циљу да се безбедносне препоруке Центра узимају у обзир и, у зависности од случаја, поступају по њима.	ДУ	Део одредбе који се односи на државе чланице је по својој природи такав да је могућност њене примене и транспозиције искључиво везана за статус субјекта обавезе, односно за чланство у ЕУ.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
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.	Органи и организације из става 3. овог члана којима су упућене безбедносне препоруке, осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да поднесу најмање једном годишње извештај Центру о мерама које су предузете или планиране да се предузму на основу препорука.	ПУ		
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.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован у подзаконски акт.	
aV.2.1.	1. The occurrence: — date, exact time and location of the occurrence, — description of the events and the accident site including the efforts of the rescue and emergency services, — the decision to establish an investigation, the composition of the team of investigators and the conduct of the investigation.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.2.2.	2. The background to the occurrence: — staff and contractors involved and other parties and witnesses, — the trains and their composition including the registration numbers of the items of rolling stock involved, — the description of the infrastructure and signalling system – track types, switches, interlocking, signals, train protection, — means of communication, — works carried out at or in the vicinity of the site, — trigger of the railway emergency plan and its chain of events,			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	— trigger of the emergency plan of the public rescue services, the police and the medical services and its chain of events.					
aV.2.3.	3. Fatalities, injuries and material damage: — passengers and third parties, staff, including contractors, — cargo, luggage and other property, — rolling stock, infrastructure and the environment.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.2.4.	4. External circumstances: — weather conditions and geographical references.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.3.1.	1. Summary of testimonies (subject to the protection of identity of the persons): — railway staff, including contractors, — other witnesses.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.3.2.	2. The safety management system: — the framework organisation and how orders are given and carried out, — requirements on staff and how they are enforced, — routines for internal checks and audits and their results, — interface between different actors involved with the infrastructure.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.3.3.	3. Rules and regulations: — relevant Community and national rules and regulations, — other rules such as operating rules, local instructions, staff requirements, maintenance prescriptions and applicable standards.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
aV.3.4.	4. Functioning of rolling stock and technical installations: — signalling and control command system, including registration from automatic data recorders, — infrastructure, — communications equipment, — rolling stock, including registration from automatic data recorders.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.3.5.	5. Documentation on the operating system: — measures taken by staff for traffic control and signalling, — exchange of verbal messages in connection with the occurrence, including documentation from recordings, — measures taken to protect and safeguard the site of the occurrence.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.3.6.	6. Man-machine-organisation interface: — working time applied to the staff involved, — medical and personal circumstances with influence on the occurrence, including existence of physical or psychological stress, — design of equipment with impact on man-machine interface.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.3.7.	7. Previous occurrences of a similar character.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.4.1.	1. Final account of the event chain: — establishing the conclusions on the occurrence, based on the facts established in heading 3.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.4.2.	2. Discussion: — analysis of the facts established in heading 3 with the aim of drawing conclusions as to the			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	causes of the occurrence and the performance of the rescue services.				33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
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.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.4.4.	4. Additional observations: — deficiencies and shortcomings established during the investigation, but without relevance to the conclusions on causes.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.5.	Measures that have been taken — Record of measures already taken or adopted as a consequence of the occurrence.			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	
aV.6.	Recommendations			НУ	Анекс ће у потпуности бити транспонован доношењем подзаконског акта из члана 33 став 7 овог Закона који ће бити донет до краја 2015. године	

1. Назив прописа ЕУ Уредба (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и незгода у цивилном ваздухопловству, која замењује Упутство/Директиву 94/56/ЕЗ <i>Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC</i> (OJ L 295, 12.11.2010, p. 35–50)				2. „CELEX” ознака ЕУ прописа 32010R0996		
3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа Овлашћени предлагач прописа – Влада Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре				4. Датум израде табеле 06.07.2015.године		
5. Назив (важећег, нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом ЕУ 0.1. Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају Draft Law on investigation of accident in air, railway and waterborne transport				6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА 2014-50		
7. Усклађеност одредаба прописа са одредбама прописа ЕУ						
a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП)	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
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.	Сви удеси и озбиљне незгоде у ваздушном саобраћају морају да се истраже и анализирају како би се утврдиле чињенице под којима су се десили, ако је могуће открили њихови узроци и потом предузеле мере којима се спречавају нови удеси и озбиљне незгоде.	Потпуно усклађено		

	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.	Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.			
1.2.	The application of this Regulation to the airport of Gibraltar is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated.	-	-	Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
2.	Definitions For the purposes of this Regulation, the following definitions shall apply:	0.1. 3.1.	Значење појмова Поједини појмови употребљени у овом закону имају следеће значење	Потпуно усклађено		
2.1.	'accident' means an occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned the aircraft with the 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>удес у ваздушном саобраћају је догађај у вези са коришћењем ваздухоплова који, када је у питању ваздухоплов са посадом, који се догодио од тренутка када се неко лице укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси</i>	Потпуно усклађено		

	down, in which:		основна погонска група, при чему је настала било која од следећих последица:			
2.1.a	<p>a person is fatally or seriously injured as a result of:</p> <ul style="list-style-type: none"> — being in the aircraft, or, — direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or, — direct exposure to jet blast, <p>except when the injuries are from natural causes, self- inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or</p>	<p>0.1. 3.1.23)</p>	<p>смрт или тешка телесна повреда лица услед боравка у ваздухоплову, директног контакта са било којим делом ваздухоплова, укључујући и делове који су се одвојили од ваздухоплова, или услед директне изложености издувном млазу млазног мотора, изузев када су смрт и тешка телесна повреда наступили као последица природних узрока, самоповређивања, или су их проузроковала друга лица или када су смрт и тешка телесна повреда задесиле слепе путнике који су се скривали изван делова који су доступни путницима и посади,</p>	Потпуно усклађено.		

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

2.3.	'adviser' means a person appointed by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in a safety investigation;	-	-	Неусклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
2.4.	'causes' means actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident; the identification of causes does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability;	0.1. 3.1.24)	<i>узроци</i> подразумевају радње, пропусте, ситуације, услове или комбинацију свих тих елемената који су довели до удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, поморских несрећа, поморских незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, при чему препознавање узрока не подразумева утврђивање кривице или управно-правне, грађанскоправне или кривичноправне одговорности	Потпуно усклађено		
2.5.	'fatal injury' means an injury which is sustained by a person in an accident and which results in his or her death within 30 days of the date of the accident;	0.1. 3.1.21)	<i>смртна повреда</i> је повреда која је нанета неком лицу у удесу у ваздушном саобраћају, озбиљној несрећи у железничком саобраћају, врло озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, озбиљној пловидбеној незгоди и пловидбеној незгоди у водном саобраћају, која има за последицу смрт тог лица у року од 30 дана од повреда нанетих током удеса у ваздушном саобраћају, озбиљне несреће у железничком саобраћају, врло озбиљне поморске несреће, поморске несреће, врло озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде у водном саобраћају;	Потпуно усклађено		

2.6.	'flight recorder' means any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of facilitating accident/incident safety investigations;	-	-	Неусклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
2.7.	'incident' means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation;	-	-	Неусклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
2.8.	'international standards and recommended practices' means international standards and recommended practices for aircraft accident and incident investigation adopted in accordance with Article 37 of the Chicago Convention;	0.1. 3.1.9)	<i>међународни стандарди и препоручена пракса (International Standard and Recommended Practices) су међународни стандарди и препоручена пракса у вези с истраживањем удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, који су усвојени у складу са чланом 37. Чикашке конвенције;</i>	Потпуно усклађено		
2.9.	'investigator-in-charge' means a person charged, on the basis of his or her qualifications, with responsibility for the organisation, conduct and control of a safety investigation;	0.1. 3.1.6)	<i>главни истражитељ је лице коме је, на основу његове стручности поверена организација, спровођење и руковођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном</i>	Потпуно усклађено		

			саобраћају;			
2.10.	'operator' means any natural or legal person, operating or proposing to operate one or more aircraft;	0.1 3.2.4)	<i>корисник ваздухоплова</i> је свако физичко или правно лице које користи или намерава да користи један или више ваздухоплова;	Потпуно усклађено		
2.11.	'person involved' means the owner, a member of the crew, the operator of the aircraft involved in an accident or serious incident; any person involved in the maintenance, design, 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>повезана лица</i> су: власник ваздухоплова, члан посаде, корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди, лице које је учествовало у одржавању, пројектовању и производњи тог ваздухоплова или је учествовало у обуци посаде тог ваздухоплова, лице које је укључено у пружање услуга контроле летења, лице које пружа информације ваздухоплову у лету или лице које пружа услуге аеродромске контроле летења, као и особље националних цивилних ваздухопловних власти;	Потпуно усклађено		
2.12.	'preliminary report' means the communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation;	0.1. 3.2.6)	<i>привремени извештај</i> је извештај којим се дају информације о подацима прикупљеним током ране фазе истраге;	Потпуно усклађено		
2.13	'relatives' means the immediate family and/or next of kin and/or other person closely connected with the victim of an accident, as defined under the national law of the victim;	0.1. 3.1.22)	<i>сродници</i> су чланови уже породице и/или даљи сродници и /или друга лица блиска жртви удеса у ваздушном саобраћају, озбиљне несреће у железничком саобраћају, врло озбиљне поморске несреће, поморске несреће, озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде у водном саобраћају, у складу са прописима државе чији је жртва држављанин;	Потпуно усклађено		
2.14.	'safety investigation' means a process conducted by a safety investigation authority for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of	0.1. 3.1.8)	<i>истрага</i> означава поступак који обухвата прикупљање и анализу података, извођење закључака, укључујући и утврђивање узрока и у зависности од случаја, давање безбедносних препорука у циљу	Потпуно усклађено		

	conclusions, including the determination of cause(s) and/or contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations;		превенције удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;			
2.15.	safety recommendation' means a proposal of a safety investigation authority, based on information derived from a safety investigation or other sources such as safety studies, made with the intention of preventing accidents and incidents;	0.1. 3.1.1)	<i>Безбедносна препорука</i> подразумева предлог мера које у сврху спречавања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, даје Центар за исраживање несрећа на основу информација добијених у истрази или из других извора;	делимично усклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
2.16.	serious incident' means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and is associated with the operation of an aircraft, which in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down. A list of examples of serious incidents is set out in the Annex;	0.1. 3.1.13)	<i>озбиљна незгода</i> у ваздушном саобраћају је догађај који обухвата околности које указују да је постојала велика вероватноћа да дође до удеса, а повезан је са коришћењем ваздухоплова, који се, у случају ваздухоплова са посадом, догодио од тренутка када се неко лице укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група;	Потпуно усклађено		

<p>2.17.</p>	<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. 3.2.7)</p>	<p>тешка телесна повреда је повреда коју је у удесу и озбиљној незгоди претрпело неко лице, а која има за последицу:</p> <p>а)хоспитализацију дужу од 48 часова, која започне у року од седам дана од дана када је повреда везана за удес или озбиљну незгоду нанета,</p> <p>б) прелом било које кости (изузев једноставних прелома прстију руку, ножних прстију или прелома носа),</p> <p>ц) раздеротине које изазивају озбиљна крварења, оштећење нерава, мишића или тетива</p> <p>д) повреде било ког унутрашњег органа</p> <p>е) опекотине другог или трећег степена или опекотине која захватају више од 5% површине тела,</p> <p>ф) потврђено излагање заразним супстанцама или штетним зрачењима</p>	<p>Потпуно усклађено</p>		
<p>3.1.</p>	<p>Scope</p> <p>This Regulation shall apply to safety investigations into accidents and serious incidents:</p>	<p>0.1. 2.1.1)</p>	<p>Овај закон примењује се на: истраге о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају</p>	<p>Потпуно усклађено</p>		
<p>3.1.a</p>	<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. 2.1.1) (1)</p>	<p>које су се догодиле на територији Републике Србије, а спроводе се у складу са међународним обавезама Републике Србије,</p>	<p>Потпуно усклађено</p>		
<p>3.1.б</p>	<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 such investigations are not conducted by another State;</p>	<p>0.1. 2.1.1) (2)</p>	<p>које су се догодиле ваздухопловима који су регистровани у Републици Србији или којима управља привредно друштво са седиштем у Републици Србији, а које су се десиле ван територије Републике Србије, ако такву истрагу не спроводи друга држава</p>	<p>Потпуно усклађено</p>		

3.1.ц	in which a Member State is entitled, according to international standards and recommended practices, to appoint an accredited representative to participate as a State of Registry, State of the Operator, State of Design, State of Manufacture or State providing information, facilities or experts at the request of the State conducting the investigation;	0.1. 2.1.1) (3)	поводом којих је Република Србија овлашћена или у складу са међународним правима и обавезама у могућности да именује овлашћеног представника како би учествовала као држава регистрације, држава оператера, држава пројектовања, држава производње или држава која на захтев државе која спроводи истрагу обезбеђује информације, објекте или стручњаке	Потпуно усклађено		
3.1.д	in which a Member State having a special interest by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens is permitted by the State conducting the investigation to appoint an expert.	0.1. 2.1.1) (4)	у случају када је Републици Србији омогућено именовање представника у истрази коју води друга држава на основу посебног интереса услед смртних случајева и озбиљних телесних повреда својих држављана,	Потпуно усклађено.		
3.2.	This Regulation shall also apply to issues pertaining to the timely availability of information relating to all persons and dangerous goods on board an aircraft involved in an accident and assistance to the victims of air accidents and their relatives.	0.1. 2.1.1) (5)	на питања која се тичу благовременог давања информација о свим лицима и опасном терету у ваздухоплову, који је претрпео удес или озбиљну незгоду, као и помоћи жртвама ваздухопловног удеса или озбиљне незгоде и њиховим сродницим	Потпуно усклађено.		
3.3	This Regulation shall not apply to safety investigations into accidents and serious incidents which involve aircraft engaged in military, customs, police or similar services, except when the Member State concerned so determines, in accordance with Article 5(4) and national legislation	0.1. 2.2.1)	Овај закон не примењује се на: истраге које се односе на безбедност у случају удеса и озбиљних незгода које су доживели ваздухоплови, који обављају војне, царинске, полицијске или сличне задатке, осим ако су у удесу или озбиљној незгоди учествовали цивилни и домаћи или страни војни ваздухоплови, тада удес или озбиљну незгоду истражује мешовита цивилно-војна комисија	Потпуно усклађено		
4.1.	Civil Aviation Safety Investigation Authority Each Member State shall ensure that safety investigations are conducted or supervised, without external interference, by a permanent national	0.1. 4.1. 5.1.	Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) је посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у	Потпуно усклађено		

	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>железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају (у даљем тексту: несреће).</p> <p>Центар је самосталан у раду и функционално независан од било кога чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.</p> <p>Центар може да спроводи истражне поступке у сарадњи са надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.</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>Центар је самосталан у раду и функционално независан од било кога чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.</p> <p>Центар може да спроводи истражне поступке у сарадњи са надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.</p>	Потпуно усклађено.		
4.3.	The safety investigation authority shall, in the conduct of the safety investigation, neither seek nor take instructions from anybody and shall have unrestricted authority over the conduct of the safety investigations.	0.1. 15.2.	Нико не сме да ограничи садржину и обим истраживања, да утиче на садржину или обим извештаја о истраживању удеса и озбиљних незгода или на садржину и обим безбедносних препорука Центра.	Потпуно усклађено.		
4.4.	The activities entrusted to the safety investigation authority may be extended to the gathering and analysis of aviation safety related information, in particular for accident prevention purposes, in so far as these activities do not affect its	0.1 7.1. 1) (1)	Центар обавља следеће стручне послове: у ваздушном саобраћају: утврђује узроке удеса и озбиљних незгода и даје безбедносне препоруке ради побољшања безбедности у ваздушном саобраћају, Истраживање и откривање узрока	Потпуно усклађено.		

	independence and entail no responsibility in regulatory, administrative or standards matters.	5.3.	несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.			
4.5.	In order to inform the public of the general aviation safety level, a safety review shall be published annually at national level. In this analysis, the sources of confidential information shall not be revealed.	0.1. 27.5. 27.10.	У извештају о истрази је гарантована анонимност сваког појединца који је учествовао у истрази. Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај о свом раду за протеклу годину, који садржи податке о истрагама спроведеним у протеклој години, о датим безбедносним мерама и препорукама које су биле предузете.	Потпуно усклађено.		
4.6.	The safety investigation authority shall be given by the respective Member State the means required to carry out its responsibilities independently and shall be able to obtain sufficient resources to do so. In particular:	0.1. 8.1.	Средства за рад Центра обезбеђују се из буџета Републике Србије;	Потпуно усклађено.		
4.6.a)	the head of the safety investigation authority and/or, in the case of a multimodal authority, the head of its aviation branch shall have the experience and competence in civil aviation safety to fulfil his or her tasks in accordance with this Regulation and national law;	0.1 6.2. 6.3.	Главног истражитеља поставља Влада на пет година, на предлог председника Владе. Лице које се поставља за главног истражитеља мора да поред услова који су прописани законом којим се уређује рад на положају државних службеника да има и одговарајућу стручност за послове истраживања несрећа и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају.	Потпуно усклађено		

4.6.б)	the investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence;	0.1. 5.1. 5.4.	<p>Центар је самосталан у раду и функционално и организационо независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.</p> <p>Центар може да спроводи истражне поступке у сарадњи са надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.</p>	Делимично усклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
4.6.ц)	the safety investigation authority shall comprise at least one available investigator able to perform the function of the investigator-in-charge in the event of a major air accident;	0.1. 6.1.	Центром руководи Главни истражитељ који има положај директора посебне организације.	Потпуно усклађено		
4.6.д)	the safety investigation authority shall be allocated a budget that enables it to carry out its functions;.	0.1. 8.1.	Средства за рад Центра обезбеђују се из буџета Републике Србије;	Потпуно усклађено.		
4.6.е)	the safety investigation authority shall have at its disposal, either directly or by means of the cooperation referred to in Article 6, or through arrangements with other national authorities or entities, qualified personnel and adequate facilities, including offices and hangars to enable the storage and examination of the aircraft, its contents and its wreckage	0.1. 4.4. 6.6.	<p>У циљу остваривања својих надлежности у истраживању удеса и озбиљне незгоде у ваздушном саобраћају, Центар мора да поседује стручне, техничке и финансијске капацитете.</p> <p>Центар може да ангажује и одговарајућа стручна лица, органе, организације и одговарајућа правна лица за стручну помоћ, уз одређену накнаду у складу са дужином ангажовања и сложености послова</p>	Потпуно усклађено.		
5.1.	<p>Obligation to investigate</p> <p>Every accident or serious incident involving aircraft other than specified in Annex II to Regulation (EC) No</p>	0.1. 15.1.	Сви удеси и озбиљне незгоде у ваздушном саобраћају морају да се истраже и анализирају како би се утврдиле чињенице под којима су се десили, ако је могуће открили њихови	Делимично усклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54.

	216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency (1) shall be the subject of a safety investigation in the Member State in the territory of which the accident or serious incident occurred		узроци и потом предузеле мере којима се спречавају нови удеси и озбиљне незгоде.		подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
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.	Када ваздухоплов, који је регистрован у Републици Србији претрпи удес и озбиљну незгоду на месту за које се не може са сигурношћу утврдити да се налази на територији било које државе, истраживање врши Центар.	Потпуно усклађено		
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.	Центар је дужан да истражи сваки удес или озбиљну незгоду ваздухоплова укупне масе на полетању веће од 2.250 kg. У случају удеса или озбиљне незгоде других ваздухоплова, Центар истражује сваки удес или озбиљну незгоду при којој је дошло до смртне повреде, док у осталим случајевима може да покрене истраживање уколико сматра да је у интересу безбедности ваздушног саобраћаја.	Потпуно усклађено		
5.4.	Safety investigation authorities may decide to investigate incidents other than those referred to in paragraphs 1 and 2, as well as accidents or serious incidents to other types of aircraft, in accordance with the national legislation of the Member States, when they expect to draw safety lessons from them.	0.1. 16.1.	Центар истражује сваки удес или озбиљну незгоду при којој је дошло до смртне повреде, док у осталим случајевима може да покрене истраживање уколико сматра да је у интересу безбедности ваздушног саобраћаја.	Потпуно усклађено.		

5.5	Safety investigations referred to in paragraphs 1, 2 and 4 shall in no case be concerned with apportioning blame or liability. They shall be independent of, separate from and without prejudice to any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.	0.1 5.2. 5.3.	Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривице. Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.	Потпуно усклађено.		
6.1.	Cooperation between safety investigation authorities A safety investigation authority from one Member State may request the assistance of safety investigation authorities from 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.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражног поступка на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не смеју да угрозе независност истраге.	Потпуно усклађено		
6.2.	A safety investigation authority may delegate the task of conducting an investigation into an accident or serious incident to another safety investigation authority subject to mutual agreement and shall facilitate the investigation process by that other authority.	0.1. 17.1.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражног поступка на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не смеју да угрозе независност истраге.	Потпуно усклађено		
7.1.	European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities Member States shall ensure that their safety investigation authorities establish between them a European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities (the Network), composed of the heads of	-	-	неусклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину

	<p>the safety investigation authorities in each of the Member States and/or, in the case of a multimodal authority, the head of its aviation branch, or their representatives, including a chairman chosen among these for a period of 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>				усаглашеност	дана од дана ступања на снагу Закона
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>		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.	<p>In order to achieve the objectives set out in paragraph 2, the Network shall be responsible, in particular, for:</p>		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
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>		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	

7.3.b)	promoting the sharing of information useful for the improvement of aviation safety and actively promoting structured cooperation between safety investigation authorities, the Commission, EASA and national civil aviation authorities;		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.c)	coordinating and organising, where appropriate, 'peer reviews', relevant training activities and skills development programmes for investigators		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.d)	promoting best safety investigation practices with a view to developing a common Union safety investigation methodology and drawing up an inventory of such practices;		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.e).	strengthening the investigating capacities of the safety investigation authorities, in particular by developing and managing a framework for sharing resources;		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.f)	providing, at the request of the safety investigation authorities for the purpose of the application of Article 6, appropriate assistance, including, but not limited to, a list of investigators, equipment and capabilities available in other Member States for potential use by the authority conducting an investigation;		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.g)	having access to information contained in the database referred to in Article 18, and analyse the safety recommendations therein with a view to identifying important safety recommendations of Union-wide		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе	

	relevance.				чланице ЕУ	
7.4.	The Commission shall inform the European Parliament and the Council of the activities of the Network on a regular basis. The European Parliament shall also be informed whenever the Council or the Commission submits requests to the Network.		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.5.	The members of the Network shall neither seek nor accept instructions from any body which could affect the independent status of safety investigations.		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.6.	EASA shall, as appropriate, be invited as an observer to the meetings of the Network. The Network may also invite observers from safety investigation authorities of third countries and other relevant experts to attend its meetings.		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.7.	The Commission shall be closely associated with the work of the Network and shall receive the necessary support from the Network on relevant aspects related to the development of the Union civil aviation accident investigation and prevention policy and regulation. The Commission shall provide the Network with the necessary support, including but not limited to assistance for the preparation and organisation of its meetings, as well as for the publication of an annual report covering the activities of the Network. The Commission shall transmit the annual report to the European Parliament and the Council.		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
8.1.	Participation of EASA and national civil aviation authorities in safety investigations			непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу	

	1. Safety investigation authorities shall, provided that the requirement of no conflict of interest is satisfied, invite EASA and national civil aviation authorities of the Member States concerned, within the scope of their respective competence, to appoint a representative to participate:				имплементирати само државе чланице ЕУ	
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;		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
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.		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
8.2.	The participants referred to in paragraph 1 shall be entitled, in particular to:		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	

8.2.a)	visit the scene of the accident and examine the wreckage;		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
8.2.b)	suggest areas of questioning and obtain witness information		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
8.2.c)	receive copies of all pertinent documents and obtain relevant factual information		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
8.2.d)	participate in the read-outs of recorded media, except cockpit voice or image recorders		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
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.		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
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.		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
9.1.	Obligation to notify accidents and	0.1.	Власник, као и корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној	Потпуно усклађено		

	<p>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>	19.1.	<p>незгоди, члан посаде, свако лице које учествује у одржавању, пројектовању, производњи тог ваздухоплова или у обуци његове посаде, свако лице које је учествовало у пружању том ваздухоплову услуга контроле летења, информисања ваздухоплова у лету или аеродромских услуга, запослени у цивилној ваздухопловној власти Републике Србије, као и свако лице, уколико имају сазнања да се догодио удес или озбиљна незгода у обавези су да о томе, без одлагања, обавесте Центар.</p>			
9.2.	<p>The safety investigation authority shall notify without delay the Commission, EASA, the International Civil Aviation Organisation (ICAO), the Member States and third countries concerned in accordance with the international standards and recommended practices of the occurrence of all accidents and serious incidents of which it has been notified.</p>	0.1 10.	<p>Центар мора у року од седам дана од дана доношења одлуке о почетку истраге да о томе обавести министарство и надлежне међународне организације.</p>	Потпуно усклађено		
10.1.	<p>Participation of the Member States in safety investigations</p> <p>1. Upon receipt of the notification of the occurrence of an accident or serious incident from another Member State or third country, the Member States which are the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture shall, as soon as possible, inform the Member State or third country in the territory of which the accident or serious incident occurred whether they intend to appoint an accredited representative in accordance with the international standards and recommended practices. Where such an accredited representative is appointed, his or</p>	0.1. 17.2.	<p>У случају да на територији друге државе дође до удеса и озбиљних незгода ваздухоплова који је произведен у Републици Србији, или је регистрован у Републици Србији или се користи од стране корисника регистрованог у Републици Србији, или посада поседује дозволу издату од стране цивилне ваздухопловне власти Републике Србије, Центар може да учествује у истражном поступку посредством овлашћеног представника. Овлашћеног представника представљају главни истражитељ, или главни истражитељ за ваздушни саобраћај или други запослени Центра које одређује главни истражитељ. Овлашћени представник прати ток истраге и може да оде на место удеса или озбиљне незгоде.</p>	Делимично усклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона

	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.					
10.2.	Accredited representatives for the State of Design shall be appointed by the safety investigation authority of the Member State in the territory of which the principal place of business of the certificate holder for the type design of the aircraft or power plant is located.	0.1. 17.3.	Овлашћеног представника представљају главни истражитељ, или главни истражитељ за ваздушни саобраћај или други запослени Центра којег одређује главни истражитељ. Овлашћени представник прати ток истраге и може да оде на место удеса или озбиљне незгоде.	Делимично усклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
11.1.	Status of the safety investigators Upon his or her appointment by a safety investigation authority and notwithstanding any judicial investigation, the investigator-in-charge shall have the authority to take the necessary measures to satisfy the requirements of the safety investigation.	0.1. 23.1.	Центар је овлашћен да предузме потребне мере за обављање истраживања, без обзира да ли је покренута друга званична истрага.	Потпуно усклађено		
11.2.	Notwithstanding any confidentiality obligations under the legal acts of the Union or national law, the investigator-in-charge shall in particular be entitled to:	0.1. 23.3.	Док истражује удес или озбиљну незгоду ваздухоплова, Центар има право:	Потпуно усклађено.		
11.2.a)	have immediate unrestricted and unhampered access to the site of the accident or incident as well as to the aircraft, its contents or its wreckage;	0.1. 23.3.1)	на неограничен и неометан приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини	Потпуно усклађено.		

11.2.б)	ensure an immediate listing of evidence and controlled removal of debris, or components for examination or analysis purposes;	0.1. 23.3.2)	да, без одлагања, сачини листу доказа и обезбеди контролисано уклањање олупине или делова ваздухоплова ради њиховог даљег испитивања, односно анализе	Потпуно усклађено.		
11.2.ц)	(c) have immediate access to and control over the flight recorders, their contents and any other relevant recordings;	0.1. 23.3.3)	да има непосредан приступ и контролу над уређајима за снимање лета, њиховом садржином и другим релевантним снимцима	Потпуно усклађено.		
11.2.д)	request, and contribute to, a complete autopsy examination of the bodies of the fatally injured persons and to have immediate access to the results of such examinations or of tests made on samples taken;	0.1. 23.3.4)	да захтева обдукцију тела погинулих лица, да сарађује на обдукцији и да има непосредан приступ резултатима обдукције или тестова извршених на узетим узорцима;	Потпуно усклађено.		
11.2.е)	request the medical examination of the people involved in the operation of the aircraft or request tests to be carried out on samples taken from such people and to have immediate access to the results of such examinations or tests;	0.1. 23.3.5)	да захтева лекарски преглед лица која су учествовала у операцијама ваздухоплова или да захтева да се спроведу тестови на узетим узорцима и да има непосредан увид у резултате прегледа, односно тестова;	Потпуно усклађено.		
11.2.ф)	to call and examine witnesses and to require them to furnish or produce information or evidence relevant to the safety investigation;	0.1. 23.3.6)	да позове и испита сведоке и да од њих захтева да доставе информације или доказе у вези са истраживањем;	Потпуно усклађено.		
11.2.г)	have free access to any relevant information or records held by the owner, the certificate holder of the type design, the responsible maintenance organisation, the training organisation, the operator or the manufacturer of the aircraft, the authorities responsible for civil aviation, EASA and air navigation service providers or aerodrome	0.1. 23.3.7)	на слободан приступ релевантним документима и информацијама које поседују власник, корисник, оператер или произвођач ваздухоплова, ималац потврде о типу, надлежна организација за одржавања вадухоплова, Агенција за обуку, пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери аеродрома и власти надлежне за цивилно ваздухопловство	Потпуно усклађено.		

	operators.					
11.3.	The investigator-in-charge shall extend to his or her experts and advisers, as well as to the accredited representatives, their experts and advisers, the entitlements listed in paragraph 2, to the extent necessary to enable them to participate effectively in the safety investigation. Those entitlements are without prejudice to the rights of the investigators and experts designated by the authority in charge of the judicial investigation.	0.1. 20.	Истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају врши радна група Центра образована за сваки удес или озбиљну незгоду посебно. Главни истражитељ или главни истражитељ за ваздушни саобраћај по овлашћењу главног истражитеља руководе радном групом. Радну групу сачињавају запослени Центра. У радну групу могу да буду укључени и стручна лица изван Центра. Састав радне групе за сваки појединачни удес или озбиљну незгоду одређује решењем главни истражитељ. Број чланова и састав радне групе зависе од тежине, врсте и обима удеса или озбиљне незгоде. Стручна лица и запослени у организацијама који су укључени у рад радних група као и друга лица у оквиру или ван ових организација не могу да буду вештаци, сведоци или да учествују у другим истражним поступцима који се односе на удес или озбиљну незгоду за коју су ангажовани. .	Делимично усклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
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.	Главни истражитељ или Главни истражитељ за ваздушни саобраћај по овлашћењу Главног истражитеља руководе радном групом.	Делимично усклађено	Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона

<p>12.1.</p>	<p>Coordination of investigations</p> <p>1. When a judicial investigation is also instituted, the investigator-in-charge shall be notified thereof. In such a case, the investigator-in-charge shall ensure traceability and retain custody of flight recorders and any physical evidence. The judicial authority may appoint an official from that authority to accompany the flight recorders or physical evidence to the place of the read-out or treatment. Where examination or analysis of such physical evidence may modify, alter or destroy it, prior agreement from the judicial authorities will be required, without prejudice to national law. Where such agreement is not obtained according to the advance arrangements referred to in paragraph 3 within a reasonable time and not later than 2 weeks following the request, it shall not prevent the investigator-in-charge from conducting the examination or analysis. Where the judicial authority is entitled to seize any evidence, the investigator-in-charge shall have immediate and unlimited access to and use of such evidence.</p>	<p>0.1.</p> <p>5.5.</p>	<p>Надлежни правосудни органи који воде истрагу могу Центру да доставе списе и исправе, односно њихове копије, потребне за вођење поступка истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, ако се тиме не омета истражни поступак у складу са законом којим се уређују кривични поступак .</p>	<p>Делимично усклађено</p>	<p>Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност</p>	<p>Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона</p>
<p>12.2.</p>	<p>Where, in the course of the safety investigation, it becomes known or it is suspected that an act of unlawful interference as provided for under national law, such as national law on accident investigations, was involved in the accident or serious incident, the investigator-in-charge shall immediately inform the competent authorities thereof. Subject to Article 14, the relevant information collected in the safety investigation shall be shared with those authorities immediately and upon request,</p>	<p>0.3.</p> <p>22.2.</p>	<p>Центар може да надлежним правосудним органима, на њихов захтев, пружи техничку помоћ и достави информацију о удесу или озбиљној незгоди, као и извештај о удесу или озбиљној незгоди.</p>	<p>Делимично усклађено</p>	<p>Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност</p>	<p>Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона</p>

	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.					
12.3.	<p>Member States shall ensure that safety investigation authorities, on the one hand, and other authorities likely to be involved in the activities related to the safety investigation, such as the judicial, civil aviation, search and rescue authorities, on the other hand, cooperate with each other through advance arrangements.</p> <p>Those arrangements shall respect the independence of the safety investigation authority and allow the technical investigation to be conducted diligently and efficiently. Among others, the advance arrangements shall cover the following subjects:</p>	<p>0.3</p> <p>22.2</p>	<p>Центар може да надлежним правосудним органима, на њихов захтев, пружи техничку помоћ и достави информацију о удесу или озбиљној незгоди, као и извештај о удесу или озбиљној незгоди.</p>	Делимично усклађено	<p>Чланом 15.5. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност</p>	<p>Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона</p>
12.3.a)	access to the site of the accident;	<p>0.1.</p> <p>15.5.</p>	<p>Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају.</p>	Делимично усклађено	<p>Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност</p>	<p>Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона</p>
12.3.b)	preservation of and access to evidence	0.1.	<p>Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном</p>	Делимично усклађено	<p>Чланом 15. став 5 Нацрта закона</p>	<p>Прелазним и завршним</p>

		15.5.	саобраћају		предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
12.3.c	initial and ongoing debriefings of the status of each process;	0.1. 15.5.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
12.3.d)	exchange of information;	0.1. 15.5.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
12.3.e)	appropriate use of safety information	0.1. 15.5.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је

					којим ће се остварити потпуна усаглашеност	доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
12.3.f)	resolution of conflicts	0.1. 15.5.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
12.3.	Member States shall communicate to the Commission those arrangements, which shall transmit them to the chairman of the Network, the European Parliament and the Council for information.	-	-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
13.1.	Preservation of evidence The Member State in the territory of which the accident or serious incident occurred shall be responsible for ensuring safe treatment of all evidence and for taking all reasonable measures to protect such evidence and for maintaining safe custody of the aircraft, its contents and its wreckage for such period as may be necessary for the purpose of a safety investigation. Protection of evidence shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which	0.1. 25.1. 25.2.	Центар обезбеђује сигурно поступање са доказима, предузима мере за заштиту доказа, за време које је потребно за спровођење истраге. Заштита доказа укључује обезбеђивање на било који начин свих доказа који би могли бити уклоњени, избрисани, изгубљени или уништени, као и заштиту од оштећења, приступа неовлашћених лица, крађе и кварења	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона

	might be removed, effaced, lost or destroyed. Safe custody shall include protection against further damage, access by unauthorised persons, pilfering and deterioration.					
13.2.	Pending the arrival of safety investigators, no person shall modify the state of the site of the accident, take any samples therefrom, undertake any movement of or sampling from the aircraft, its contents or its wreckage, move or remove it, except where such action may be required for safety reasons or to bring assistance to injured persons, or under the express permission of the authorities in control of the site and, when possible, in consultation with the safety investigation authority	0.1. 25.4.	Померање ваздухоплова који је претрпео удес или озбиљну незгоду без сагласности Центра дозвољено је само кад је неопходно ради спасавања лица, пртљага и робе, отклањања опасности од пожара или других опасности или ако ваздухоплов омета безбедно одвијање ваздушног саобраћаја	Потпуно усклађено.		
13.3.	Any person involved shall take all necessary steps to preserve documents, material and recordings in relation to the event, in particular so as to prevent erasure of recordings of conversations and alarms after the flight	0.1 25.7.	Корисник ваздухоплова, власник ваздухоплова, руководиоца летења, други учесници и друга лица која су директно или индиректно повезана са наведеним лицима и удесом или озбиљном незгодом су дужни да чувају све податке који би могли да се користе током истраживања узрока удеса или озбиљне незгоде до објављивања завршног извештаја о удесу или озбиљној незгоди.	Потпуно усклађено.		
14.1.	Protection of sensitive safety information 1. The following records shall not be made available or used for purposes other than safety investigation:	0.1. 26.1.	Документација и информације које су од значаја за спровођење истраге користе се искључиво у сврху истраге и то:	Потпуно усклађено.		
14.1.a)	all statements taken from persons by the safety investigation authority in the course of the safety investigation	0.1. 26.1.1)	изјаве сведока и других лица, извештаји и белешке које је Центар забележио или примио током истраге, а користе се у сврху спровођења истраге;	Потпуно усклађено.		
14.1.б)	records revealing the identity of persons who have given evidence in the context of the safety investigation	0.1.	документација којом се открива идентитет лица која су сведочила у оквиру истраге;	Потпуно усклађено.		

		26.1.2)				
14.1.ц)	information collected by the safety investigation authority which is of a particularly sensitive and personal nature, including information concerning the health of individuals	0.1. 26.1.3)	подаци које се односе на лица укључена у удесу или озбиљној незгоди који су прикупљени у току истраге, а које су посебно осетљиве, укључујући податке о здрављу појединаца;	Потпуно усклађено.		
14.1.д)	material subsequently produced during the course of the investigation such as notes, drafts, opinions written by the investigators, opinions expressed in the analysis of information, including flight recorder information	0.1. 26.1.4)	белешке, нацрти, мишљења истражитеља, укључујући и информације из уређаја које су снимљене током транспорта;	Потпуно усклађено.		
14.1.е)	information and evidence provided by investigators from other Member States or third countries in accordance with the international standards and recommended practices, where so requested by their safety investigation authority;	0.1. 26.1.5)	информације и докази који су дали надлежни органи за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, а који су у складу са међународним стандардима и праксом;	Потпуно усклађено.		
14.1.ф)	drafts of preliminary or final reports or interim statements	0.1. 26.1.6)	нацрти претходних или завршних извештаја или привремених саопштења;	Потпуно усклађено.		
14.1.г)	cockpit voice and image recordings and their transcripts, as well as voice recordings inside air traffic control units, ensuring also that information not relevant to the safety investigation, particularly information with a bearing on personal privacy, shall be appropriately protected, without prejudice to paragraph 3.	0.1. 26.1.7)	слике и звуци снимљени у пилотској кабини и њихови транскрипти, као и снимци гласова у јединици контроле летења, уз потврду да ће информације које нису важне за истраживање, а нарочито информације које могу имати утицај на приватност бити на одговарајући начин заштићене.	Потпуно усклађено.		
14.2.	The following records shall not be made available or used for purposes other than safety investigation, or other purposes aiming at the improvement of aviation safety:	0.1. 26.3.	Записи који не смеју да буду доступни или да се користе у друге сврхе, осим за истраживање или у сврхе чији је циљ унапређење безбедности ваздухопловства су:	Потпуно усклађено		
14.2.а)	all communications between persons having been involved in the operation	0.1.	комуникација између лица која су учествовала у коришћењу ваздухоплова	Потпуно усклађено		

	of the aircraft	26.3.1)				
14.2.б)	written or electronic recordings and transcriptions of recordings from air traffic control units, including reports and results made for internal purposes;	0.1. 26.3.2)	писани или електронски записи и транскрипти снимака из јединице за контролу летења, укључујући и резултате и извештаје сачињене за интерну употребу;	Потпуно усклађено		
14.2.ц)	covering letters for the transmission of safety recommendations from the safety investigation authority to the addressee, where so requested by the safety investigation authority issuing the recommendation	0.1, 26.3.3)	пропратна писма за достављање безбедносних препорука	Потпуно усклађено		
14.2.д)	occurrence reports filed under Directive 2003/42/EC.	0.1. 26.3.4)	пријаве догађаја према пропису којим се уређује пријављивање догађаја у цивилном ваздухопловству.	Потпуно усклађено		
14.2.	Flight data recorder recordings shall not be made available or used for purposes other than those of the safety investigation, airworthiness or maintenance purposes, except when such records are de-identified or disclosed under secure procedures.	0.1. 26.4.	Снимци начињени уређајем за снимање лета ваздухоплова не смеју да буду доступни или да се користе у друге сврхе, осим за потребе безбедносног истраживања, пловидбености или одржавања ваздухоплова, изузев када се врши идентификација личних података из ове евиденције или се лични подаци из ове евиденције откривају по заштићеној процедури.	Потпуно усклађено		
14.3.	Notwithstanding paragraphs 1 and 2, the administration of justice or the authority competent to decide on the disclosure of records according to national law may decide that the benefits of the disclosure of the records referred to in paragraphs 1 and 2 for any other purposes permitted by law outweigh the adverse domestic and international impact that such action may have on that or any future safety investigation. Member States may decide to limit the cases in which such a decision of disclosure may be taken, while respecting the legal acts of the Union	0.1. 15.5.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона

	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.					
14.4.	Only the data strictly necessary for the purposes referred to in paragraph 3 may be disclosed	0.1. 15.5.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
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.	Главни истражитељ, помоћници главног истражитеља за ваздушни, железнички и водни саобраћај, сви запослени Центра, као и сва лица укључена у истраживање несрећа дужни су да чувају податке до којих дођу у истражном поступку као тајну. Сва документа, подаци и докази морају се користити искључиво за потребе истраживања удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова и у друге сврхе се не могу користити. Центар и било које физичко или	Потпуно усклађено.		

		24.1.	правно лице које је позвано да учествује у истрази, дужни су да у складу са законом којим се уређује заштита података о личности и законом којим се уређује тајност података, обезбеде тајност података и заштиту анонимности учесника удеса или озбиљних незгода.			
		24.2.				
15.2.	Without prejudice to the obligations set out in Articles 16 and 17, the safety investigation authority in charge shall communicate the information which it deems relevant to the prevention of an accident or serious incident, to persons responsible for aircraft or aircraft equipment manufacture or maintenance, and to individuals or legal entities responsible for operating aircraft or for the training of personnel.	0.1. 24.3.	Центар ће проследити податке које сматра релевантним за спречавање удеса или озбиљних незгода, осим података који се односе на заштиту података о личности, правним и физичким лицима одговорним за производњу или одржавање ваздухоплова и ваздухопловних делова, коришћење ваздухоплова и обуку ваздухопловног особља и надлежним цивилним ваздухопловним властима.	Потпуно усклађено.		
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.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона

15.4.	The safety investigation authority in charge shall be authorised to inform victims and their relatives or their associations or make public any information on the factual observations, the proceedings of the safety investigation, possibly preliminary reports or conclusions and/or safety recommendations, provided that it does not compromise the objectives of the safety investigation and fully complies with applicable legislation on the protection of personal data.	0.1. 24.4.	Центар је дужан да обавести жртве, њихове сроднике или да јавно објави информације о утврђеним чињеницама, току истраге, привремене извештаје или препоруке, уз услов да се не утиче на истражни поступак и да се обезбеди заштита података о личности у складу са прописима којима се уређује заштита података о личности.	Потпуно усклађено.		
15.5.	Before making public the information referred to in paragraph 4, the safety investigation authority in charge shall forward that information to the victims and their relatives or their associations in a way which does not compromise the objectives of the safety investigation.	0.1. 24.4.	Центар је дужан да обавести жртве, њихове сроднике или да јавно објави информације о установљеним чињеницама, току истраге, могуће прелиминарне извештаје или препоруке, уз услов да се не утиче на истражни поступак и да се обезбеди заштита података о личности у складу са прописима којима се уређује заштита података о личности.	Потпуно усклађено.		
16.1.	Investigation report 1. Each safety investigation shall be concluded with a report in a form appropriate to the type and seriousness of the accident or serious incident. The report shall state that the sole objective of the safety investigation is the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability. The report shall contain, where appropriate, safety recommendations.	0.1. 27.1. 27.3. 27.4.	Свака истрага завршава се извештајем о истрази у облику који одговара врсти и тежини удеса или озбиљне незгоде. Извештај о истрази садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази и испитивању, анализу и закључке, предузете мере и препоруке за унапређење безбедности. Извештај о истрази мора бити доступан јавности, али не и идентитет лица која су учествовала у удесу или озбиљној незгоди и не може да указује на одговорност или кривицу учесника.	Делимично усклађено	Чланом 27. став 16 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
16.2.	The report shall protect the anonymity of any individual involved	0.1.	У извештају о истрази је гарантована анонимност сваког појединца који је учествовао у истрази.	Потпуно усклађено.		

	in the accident or serious incident.	27.5.				
16.3.	Where safety investigations give rise to reports before the completion of the investigation, prior to their publication the safety investigation authority may solicit comments from the authorities concerned, including EASA, and through them the certificate holder for the design, the manufacturer and the operator concerned. They shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation.	0.1. 27.11.	Ако се пре окончања истраживања укаже потреба за израдом привременог извештаја, пре његовог објављивања, Центар може да тражи коментаре од одговарајућих органа заинтересованих држава, укључујући и међународне организације, имаоца уверења за пројектовање ваздухоплова, произвођача ваздухоплова и корисника при чему су дужни да садржај консултација чувају као пословну тајну.	Потпуно усклађено.		
16.4.	Before publication of the final report, the safety investigation authority shall solicit comments from the authorities concerned, including EASA, and, through them the certificate holder for the design, the manufacturer and the operator concerned, who shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation. In soliciting such comments, the safety investigation authority shall follow the international standards and recommended practices	0.1. 27.12.	Пре објављивања извештаја Центра, заинтересовани надлежни органи других држава и међународне организације, имаоци уверења за пројектовање ваздухоплова, произвођачи ваздухоплова и корисници могу да дају своје мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на нацрт извештаја.	Потпуно усклађено.		
16.5.	The information covered by Article 14 shall be included in a report only when relevant to the analysis of the accident or serious incident. Information or parts of the information not relevant to the analysis shall not be disclosed.	0.1. 27.16.	Министар ближе прописује садржај извештаја о истрази удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, као и садржину и начин вођења базе података о удесима и озбиљним незгодама	Делимично усклађено	Чланом 27. став 16 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона

16.6.	The safety investigation authority shall make public the final report in the shortest possible time and if possible within 12 months of the date of the accident or serious incident.	0.1. 27.6.	Центар објављује извештај о истрази у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од датума када се догодио удес или озбиљна незгода.	Потпуно усклађено		
16.7.	If the final report cannot be made public within 12 months, the safety investigation authority shall release an interim statement at least at each anniversary of the accident or serious incident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.	0.1. 27.7.	Уколико не постоји могућност објављивања извештаја у року од 12 месеци, Центар ће објавити привремени извештај са информацијом о току истраге и евентуалним препорукама за унапређење безбедности.	Потпуно усклађено		
16.8.	The safety investigation authority shall forward a copy of the final report and the safety recommendations as soon as possible to the:	0.1. 27.8.	Центар доставља извештај заједно за безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, заинтересованим надлежним органима других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.	Потпуно усклађено.		
16.8.a)	safety investigation authorities and civil aviation authorities of the States concerned, and the ICAO, according to the international standards and recommended practices;	0.1. 27.8.	Центар доставља извештај заједно за безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, заинтересованим надлежним органима других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.	Потпуно усклађено.		
16.8.б)	addressees of safety recommendations contained in the report;	0.1. 27.8.	Центар доставља извештај заједно за безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, заинтересованим надлежним органима других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.	Потпуно усклађено.		
16.8.ц)	Commission and EASA, except where the report is publicly available	0.1.	Центар доставља извештај заједно за безбедносним препорукама странама на	Потпуно усклађено.		

	through electronic means, in which case the safety investigation authority shall only notify them accordingly	27.8.	које се препоруке односе, министарству, заинтересованим надлежним органима других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.			
17.1.	Safety recommendations 1. At any stage of the safety investigation, the safety investigation authority shall recommend in a dated transmittal letter, after appropriate consultation with relevant parties, to the authorities concerned, including those in other Member States or third countries, any preventive action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety.	0.1. 28.1. 28.3.	Центар наредбом доноси безбедоносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге. Препоруке се упућују странама на које се односе, надлежним органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама.	Делимично усклађено	Чланом 28. став 6 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
17.2.	A safety investigation authority may also issue safety recommendations on the basis of studies or analysis of a series of investigations or any other activities conducted in accordance with Article 4(4).	0.1. 28.1.	Центар наредбом доноси безбедоносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге.	Делимично усклађено	Чланом 28. став 6 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
17.3.	A safety recommendation shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident, serious incident or incident. EN L 295/46 Official Journal of the European Union 12.11.2010	0.1. 28.2.	Препорука из става 1. овог члана не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за удес или озбиљну незгоду.	Потпуно усклађено.		
18.1.	Follow-up to safety recommendations and safety recommendations database	0.1.	Органи и организације којима су упућене препоруке, осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да предузму	Делимично усклађено	Чланом 28. став 6 Нацрта закона предвиђено је	Прелазним и завршним одредбама

	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.	28.4.	потребне мере у циљу спровођења безбедносних препорука.		доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
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.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука	Делимично усклађено	Чланом 28. став 6 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
18.3.	Each safety investigation authority shall implement procedures to record the responses to the safety recommendations it issued.	0.1. 28.6.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука	Делимично усклађено	Чланом 28. став 6 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
18.4.	Each entity receiving a safety recommendation, including the authorities responsible for civil aviation safety at the Member State	0.1 28.4.	Органи и организације из става 3. овог члана, осим органа и организација других држава и међународних организација, којима је упућена безбедносна препорука дужни су да	Делимично усклађено	Чланом 28. став 6 Нацрта закона предвиђено је доношење	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54.

	and Union level, shall implement procedures to monitor the progress of the action taken in response to the safety recommendations received.		најмање једном годишње поднесу извештај Центру о мерама које су предузете или су планиране да се предузму на основу датих препорука.		подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
18.5.	Safety investigation authorities shall record in the central repository established under Commission Regulation (EC) No 1321/2007 of 12 November 2007 laying down implementing rules for the integration into a central repository of information on civil aviation occurrences exchanged in accordance with Directive 2003/42/EC (1) all safety recommendations issued in accordance with Article 17(1) and (2) as well as the responses thereto. Safety investigation authorities shall similarly record in the central repository all safety recommendations received from third countries.	0.1. 27.13. 27.15.	Податке из извештаја, са безбедносним препорукама, Центар уноси у базу података о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају, као и у базу догађаја у ваздушном саобраћају коју води Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије. Центар има неометан приступ бази догађаја коју води Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.	Делимично усклађено	Чланом 27. став 16 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
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	-	-	непреносиво	- Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	

	operator subject to that occurrence report.					
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	-	-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
20.1.	<p>Information on persons and dangerous goods on board</p> <p>1. Union airlines operating flights arriving to or departing from, and third country airlines operating flights departing from an airport located in the territories of the Member States to which the Treaties apply, shall implement procedures which allow for the production:</p>	<p>0.1.</p> <p>19.1.</p> <p>19.2.</p>	<p>Власник, као и корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди, члан посаде, свако лице које учествује у одржавању, пројектовању, производњи тог ваздухоплова или у обуци његове посаде, свако лице које је учествовало у пружању том ваздухоплову услуга контроле летења, информисања ваздухоплова у лету или аеродромских услуга, запослени у цивилној ваздухопловној власти Републике Србије, као и свако лице, уколико имају сазнања да се догодио удес или озбиљна незгода у обавези су да о томе, без одлагања, обавесте Центар.</p> <p>Информације о лицима и опасним материјама на лету морају се доставити Центру на његов захтев.</p>	Делимично усклађено	Чланом 19. став 3 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност)	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона

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.	Министар ближе прописује поступак и начин пријављивања удеса или озбиљних незгода као и давање информација о лицима и опасним материјама која су се налазила у ваздухоплову који је учествовао у удесу или озбољној незгоди.	Делимично усклађено	Чланом 19. став 3 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
20.1.б)	immediately after the notification of the occurrence of an accident to the aircraft, of the list of the dangerous goods on board.	0.1. 19.3.	Министар ближе прописује поступак и начин пријављивања удеса или озбиљних незгода као и давање информација о лицима и опасним материјама која су се налазила у ваздухоплову који је учествовао у удесу или озбољној незгоди.	Делимично усклађено	Чланом 19. став 3 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
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.	Министар ближе прописује поступак и начин пријављивања удеса или озбиљних незгода као и давање информација о лицима и опасним материјама која су се налазила у ваздухоплову који је учествовао у удесу или озбољној незгоди.	Делимично усклађено	Чланом 19. став 3 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
20.3.	In order to allow passengers' relatives to obtain information quickly concerning the presence of their	0.1.	Министар ближе прописује поступак и начин пријављивања удеса или озбиљних незгода као и давање	Делимично усклађено	Чланом 19. став 3 Нацрта закона	Прелазним и завршним

	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.	19.3.	информација о лицима и опасним материјама која су се налазила у ваздухоплову који је учествовао у удесу или озбољној незгоди.		предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
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.	Министар ближе прописује поступак и начин пријављивања удеса или озбиљних незгода као и давање информација о лицима и опасним материјама која су се налазила у ваздухоплову који је учествовао у удесу или озбољној незгоди.	Делимично усклађено	Чланом 19. став 3 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
21.1.	Assistance to the victims of air accidents and their relatives 1. In order to ensure a more comprehensive and harmonised response to accidents at EU level, each Member State shall establish a civil aviation accident emergency plan at national level. Such an emergency plan shall also cover assistance to the victims of civil aviation accidents and their relatives.	0.2. 14.1.	Помоћ жртвама несрећа и њиховој породици План хитних мера помоћи, који укључује превоз, смештај и медицинску помоћ жртвама и њиховим породицама у случају несреће, доноси Влада.	Делимично усклађено	Чланом 14. став 1 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
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	0.2. 14.1.	План хитних мера помоћи, који укључује превоз, смештај и медицинску помоћ жртвама и њиховим породицама у случају несреће, доноси Влада.	Делимично усклађено	Чланом 14. став 1 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је

	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.				којим ће се остварити потпуна усаглашеност	доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
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.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражног поступка на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не смеју да угрозе независност истраге.	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
21.4.	A Member State or a third country, which, by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens, has a special interest in an accident which has occurred in the territories of the Member States to which the Treaties apply, shall be entitled to appoint an expert who shall have the right to:	0.1. 17.1.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражног поступка на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не смеју да угрозе независност истраге.	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
21.4.a)	visit the scene of the accident	0.1. 15.5.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54.

					подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
21.4.б)	have access to the relevant factual information, which is approved for public release by the safety investigation authority in charge, and information on the progress of the investigation;	0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
21.4.ц)	receive a copy of the final report.	0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
21.5.	An expert appointed in accordance with paragraph 4 may assist, subject to applicable legislation in force, in the identification of the victims and attend meetings with the survivors of its State.	-0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта

					усаглашеност	у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
21.6.	In accordance with Article 2(1) of Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators (1), also third country air carriers shall fulfil the insurance obligations set out in that Regulation.	0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Чланом 15. став 5 Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
22.1.	Access to documents and protection of personal data 1. This Regulation shall apply without prejudice to Regulation (EC) No 1049/2001 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2001 regarding public access to European Parliament, Council and Commission documents		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да не успоставља обавезу у погледу усклађивања	
22.2.	This Regulation shall apply in accordance with Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (3) and Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies	-	-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да не успоставља обавезу у погледу усклађивања	

	and on the free movement of such data					
23.	<p>Penalties</p> <p>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.</p>	<p>0.7.</p> <p>51.</p>	<p>Новчаном казном од 150.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:</p> <p>не обавесте Центар о удесу или озбиљној незгоди ваздухоплова (члан 19. став 1);</p> <p>ограничи Центру приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини (члан 23. став 3. тачка 1);</p> <p>онемогуће слободан приступ релевантним документима и подацима (члан 23. став 3. тачка 7));</p> <p>уклони с места удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који је претрпео удес или озбиљну незгоду или његове делове пре него што се обезбеди очување трагова несреће или прибави сагласност Центра (члан 25. став 3);</p> <p>по окончању истраживања удеса или озбиљне незгоде не уклони оштећени или уништени ваздухоплов или његове делове (члан 25. став 5);</p> <p>на захтев Центра не достави тражене податке (члан 25. став 8);</p> <p>не обавесте Центар о несрећи или незгоди у железничком саобраћају (члан 30. став 5.);</p> <p>ако не омогући Центру слободан приступ месту несреће или незгоде до умешаних возила, инфраструктурних објеката (члан 31. став 2. тачка 1);</p> <p>ако не предузиму потребне мере у циљу спровођења безбедносне препоруке у железничком саобраћају (члан 35. став 3);</p>	<p>Потпуно усклађено</p>		

		<p>ако најмање једном годишње не поднесу Центру извештај о предузетим или планираним мерама на основу безбедносних препорука у железничком саобраћају (члан 35. став 4);</p> <p>ако без одлагања од сазнања о врло озбиљним поморским несрећама, озбиљним поморским несрећама, поморским несрећама, поморским незгодама, озбиљним пловидбеним незгодама и пловидбеним незгодама не обавесте Центар (члан 37);</p> <p>ако не омогући Центру слободан и неограничен приступ месту врло озбиљне поморске несреће, озбиљне поморске несреће, поморске несреће, озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде, (члан 43. став 2. тачка 1) подтач. (1) и члан 43. став 2. тачка 2) подтач. (1));</p> <p>ако не омогуће истражитељу добијање документације о прегледу поморског брода, као и друге одговарајуће податке (члан 43. став 2. тач. 1) подтач. (8));</p> <p>ако не омогуће истражитељу добијање документације о прегледу брода унутрашње пловидбе, као и и друге одговарајуће податке (члан 43. став 2. тачка 2), подтач. (7));</p> <p>ако после завршене истраге не уклони са водног пута оштећени брод унутрашње пловидбе, олупине брода укључујући терет, опрему или друге остатке (члан 43. став 2. тачка 2) подтач. (8));</p> <p>ако не предузму потребне мере у циљу спровођења безбедносних препорука у водном саобраћају (члан 48. став 1);</p> <p>ако најмање једном годишње не поднесе Центру извештај о предузетим или планираним мерама на основу безбедносних препорука у водном саобраћају (члан 48. став 2).</p> <p>За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај и одговорно</p>			
--	--	---	--	--	--

			лице у привредном друштву или другом правном лицу новчаном казном од 20.000 до 150.000 динара.			
24.	<p>Amendment of the Regulation</p> <p>This Regulation shall be subject to a review no later than 3 December 2014. Where the Commission considers that this Regulation should be amended, it shall request the Network to issue a preliminary opinion, which shall also be forwarded to the European Parliament, the Council, the Member States and EASA</p>	-	-	непреносиво	Одредба се односи на обавезе Европске комисије	
25.	<p>Repeals</p> <p>Directive 94/56/EC is hereby repealed.</p>	-	-	непреносиво	Одредба се односи на укидање Директиве 94/56/ЕЗ	
26.	<p>Entry into force</p> <p>This Regulation shall enter into force on the 20th day following its publication in the <i>Official Journal of the European Union</i>.</p>	-	-	непреносиво	Прелазне и завршне одредбе	

<p>1. Назив прописа ЕУ</p> <p>Директива 2009/18/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. априла 2009. године о успостављању основних принципа спровођења истрага несрећа у сектору поморског транспорта, којом се мења и допуњује Директива 1999/35/ЕЗ и Директива 2002/59/ЕЗ Европског парламента и Савета (ОЈ Л 131, 28.5.2009)</p> <p>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)</p>				<p>2. „CELEX” ознака ЕУ прописа 32009L0018</p>		
<p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа</p> <p>Овлашћени предлагач прописа – Влада Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>				<p>4. Датум израде табеле 03.07.2015.године</p>		
<p>5. Назив (важећег, нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом ЕУ</p> <p>0.1. Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају Draft Law on investigation of accident in air, railway and waterborne transport</p> <p>0.2. Закон о поморској пловидби („Службени гласник РС”, бр. 87/11, 104/13 и 18/15) Law on Maritime Navigation (Official gazette of the Republic of Serbia, No 87/11, 104/13 and 18/15)</p>				<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА 2014-50</p>		
<p>7. Усклађеност одредаба прописа са одредбама прописа ЕУ</p>						
a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП)	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
1.1.	Предмет Директиве- побољшање поморске безбедности и спречавање загађења са бродова	0.1. 36.1. 36.2.	Безбедносна истрага у области поморске пловидбе врши се ради повећања безбедности поморске пловидбе и спречавања загађења са бродова и смањења опасности од несрећа	Потпуно усклађено		
1.2.	Истраживање у складу са овом директивом нису намењена за утврђивање одговорности.	0.1. 5.3.	Безбедносна истрага се не спроводи ради утврђивања одговорности и степена кривице	Потпуно усклађено		
2.1.	Подручје примене ове директиве	0.1. 2.1.3)	Примена закона на озбиљне поморске несреће, поморске несреће и поморске незгоде	Потпуно усклађено		
2.2.	На шта се ова директива не	0.1.	На шта се не примењује	Потпуно усклађено		

	примењује	2.2.3)	закон, на која пловила			
3.1.	Кодекс ИМО	0.1. 3.1.19) 3.1.5) 3.1.20) 3.1.8) 3.1.1) 38.1. 38.2. 0.2. 4.1.47) 133.	Дефинисање израза који су у складу са дефинисањем из Кодекса ИМО	Потпуно усклађено		Изрази наведени у директиви у члану 3. проиизилазе из Кодекса ИМО –а и потпуно су усклађени како је наведено у колони под а) 3.2. 3.3. 3.5. 3.6. 3.7.
3.1.	Кодекс ИМО Смернице ИМО о праведном поступању према поморцима	0.2. 94.6.	Прописано овлашћење за доношење подзаконског акта којим ће се прописати мере у циљу правичног поступања са поморцима у случају поморских несрећа и незгода у складу са смерницама ИМО	Делимично усклађено	Потпуно усаглашавање оствариће се доношењем подзаконског акта из члана 94. став 6. Закона о поморској пловидби	Смернице ИМО о праведном поступању са поморцима из члана 3.4. директиве проиизилазе из Кодекса ИМО и делимично је усклађен како је наведено у колони под а) 3.4.
3.2.	Дефиниције а) поморске несреће, б) врло озбиљна несрећа, ц) поморска незгода д) безбедносна истрага поморске несреће или незгоде е) држава која води истрагу ф) битно заинтересована држава	0.1. 3.1. 19) 3.1.5) 3.1. 20) 3.1.8) 38.1. 38.2.	Дефиниције безбедносне препоруке, озбиљне поморске несреће, поморске незгоде, поморске несреће, безбедоносна истрага, држава која води истрагу и битно заинтересована држава	Потпуно усклађено		

3.3.	Озбиљна несрећа	0.1. 3.1. 15)	Дефинисан израз озбиљне поморске несреће	Потпуно усклађено		
3.4.	Смернице ИМО о праведном поступању према поморцима	0.2. 94.6.	Прописано овлашћење за доношење подзаконског акта којим ће се прописати мере у циљу правичног поступања са поморцима у случају поморских несрећа и незгода у складу са смерницама ИМО	Делимично усклађено	Потпуно усаглашавање ће се остварити доношењем подзаконског акта из члана 94. став 6. Закона.	
3.5.	Ро-ро путнички брод	0.2. 4.1.47)	Дефинисан израз ро-ро путнички брод	Потпуно усклађено		
3.6.	Записивач података о путовању	0.2. 133.	Систем записивања података о пловидби	Потпуно усклађено		
3.7.	Безбедносна препорука	0.1. 3.1.1)	Дефинисан израз безбедносне препоруке	Потпуно усклађено		
4.1.	Правни статус безбедносне истраге	0.1. 36.3. 5.2.	Прописује се начин спровођења истраживања	Делимично усклађено	Чланом 36.3. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
4.2.	Правила која се морају успоставити у складу са сталним оквиром сарадње	0.1. 7.1.3)	Прописана сарадња и пружање узајамне помоћи	Потпуно усклађено		
5.1.	Обавеза спровођења истраге	0.1. 38.1. 39.	Обавеза истраживања озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа и поморских незгода	Потпуно усклађено		
5.2.	Претходна процена о спровођењу безбедносне	0.1. 39.	Доношење одлуке о покретању безбедносне	Потпуно усклађено		

	истраге		истраге и процена о потреби предузимања истраге			
5.3.	Подручје примене	0.1. 7.1.3)	Сарадња у циљу постизања циља директиве	Потпуно усклађено		
5.4.	Заједничка методологија истражних тела	0.1. 36.3. 36.4.	Прописано овлашћење за доношење подзаконског акта којим ће се прописати начин спровођења поступка истраживања	Делимично усклађено	Чланом 36.3. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
5.5.	Истрага започиње најкасније два месеца од поморске несреће и незгоде	0.1. 40.1.	Прописан рок за почетак безбедносне истраге	Потпуно усклађено		
6.	Обавеза пријављивања поморских несрећа надлежном телу	0.1. 37.	Обавеза пријављивања озбиљних поморских несрећа, поморских незгода и поморских незгода надлежном органу	Потпуно усклађено		
7.1.	Свака поморска несрећа, односно поморска незгода је предмет једне безбедносне истраге и обавезна је сарадња заинтересованих држава у току истраге	0.1. 41.1.	Свака озбиљна поморска несрећа, поморска несрећа, односно поморска незгода је предмет једне безбедносне истраге и обавезна је сарадња заинтересованих држава у току истраге	Потпуно усклађено		
7.2.	Држава је одговорна за истрагу док се међусобно не договоре ко ће водити истрагу	0.1. 41.2.	Прописана је сарадња држава и договор у вези спровођења безбедносне истраге	Потпуно усклађено		
7.3.	Могућност да држава повери другој држави вођење истраге	0.1. 7.1.3)	Прописана сарадња и пружање узајамне помоћи	Потпуно усклађено		
7.4.	Ако је у поморску несрећу укључен ро-ро путнички брод поступак покреће држава где се иста догодила	0.1. 41.4.	Покретање поступка безбедносне истраге у који је укључен ро-ро путнички брод	Потпуно усклађено		
8.1.	Истражно тело мора бити овлашћено и одговарајуће оспособљено	0.1. 4.1. 4.4. 42. 5.1.	Центар за истраживање несрећа, истражитељи у водном саобраћају, овлашћења у истраживању	Потпуно усклађено		

8.2.	Истражитељ треба да има стручно и практично знање	0.1. 4.4. 6.	Прописани услови за стручну оспособњеност главног истражитеља	Потпуно усклађено		
8.3.	Послови истражног тела се могу проширити на прикупљање података у превентивне сврхе	0.1. 7.1.3)	Прибављање информација од значаја за анализу података	Потпуно усклађено		
8.4.	Државе обезбеђују да идстражитељи имају приступ подручју, доказима, испитивању	0.1. 43.1. 43.2.	Прописано права истражитеља приликом вођења истражног поступка	Потпуно усклађено		
8.5.	Истражном телу се мора омогућити хитно реаговање	0.1. 11.	Истражитељи носе службене легитимације	Потпуна усклађеност		
8.6.	Истражно тело може комбиновати своје поступање по директиви и истраживању других догађаја	0.1. 7.1.3)	Прописани су послови Центра у истраживању у поморској пловидби	Потпуна усклађеност		
9.	Поверљивост	0.1. 44. 45.	Заштита информација и заштита података	Потпуно усклађено		
10.1.	Стални оквир сарадње држава	0.1. 7.1.3)	Послови Центра у поморској пловидби су и међусобна сарадња са другим органима и организацијама и телима за истраге	Потпуно усклађено		
10.2.	Правилник о сарадњи			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	Потпуна усклађеност оствариће се кад Србија постане чланица ЕУ
10.3.	Договор истражних тела о најбољим начинима сарадње	0.1. 7.1.3)	Прописани су послови које обавља Центар који обухватају и сарадњу	Потпуно усклађено		
11.1.	Трошкови спровођења безбедносне истраге који укључују државе чланице су бесплатни			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	Потпуна усклађеност оствариће се кад Србија постане чланица ЕУ
11.2.	Помоћ државе чланице при истрази других држава које нису укључене у безбедносну истрагу, при којој настану трошкови одређују се у			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе	Потпуна усклађеност оствариће се кад Србија постане чланица ЕУ

	висини коју договоре државе чланице				чланице ЕУ	
12.1.	Сарадња са трећим државама			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	Потпуна усклађеност оствариће се кад Србија постане чланица ЕУ
12.2.	Може се дозволити битно заинтересованим државама учешће у истрази	0.1. 41.	Сарадња са другим органима и телима других држава	Потпуно усклађено		
12.3.	Сарадња државе чланице са битно заинтересованом трећом државом	0.1. 41.2. 41.3.	Сарадња са другим органима и телима других држава	Потпуно усклађено		
13.	Заштита доказа	0.1. 45.	Заштита података	Потпуно усклађено		
14.1.	Извештај о несрећама се предаје сходно Прилогу 1.	0.1. 46.6.	Овлашћење за доношење подзаконског акта којим ће се прописати садржина извештаја о безбедносној истраги, као и садржини обавештења о озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи и поморској незгоди	Делимично усклађено	Чланом 46.6. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
14.2.	Извештај о безбедносној истрази са прилозима се доставља јавности најкасније 12 месеци од дана несреће	0.1. 46.3. 46.4.	Извештај о безбедносној истрази се објављује у најкраћем могућем року, али не дужем од 12. месеци, објављивање привременог извештаја	Потпуно усклађено		
14.3.	Истражно тело један примерак извештаја доставља Комисији	0.1. 7.1.3)	Извештавање Европске комисије о несрећама и незгодама	Потпуно усклађено		
15.1.	Државе обезбеђују да се безбедносне препоруке	0.1. 47.	Безбедносне препоруке и њихово упућивање ради	Потпуно усклађено		

	примењују		примене			
15.2.	По потреби истражно тело или Комисија счињавају безбедносне препоруке	0.1. 47.	Издавање безбедносних препорука	Потпуно усклађено		
15.3.	Безбедносна препорука не одређује одговорност или утврђује кривицу	0.1. 47.2.	Безбедносне препоруке нису основ за утврђивање кривице	Потпуно усклађено		
16.	Рани систем обавештавања	<u>0.1.</u> <u>36.3.</u>	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа и поморских незгода која нарочито садржи: оперативну спремност Центра, почетну оцену и деловање, стратегију у вези са обимом, смерницама и временском распореду безбедносне истраге, начин прикупљања и чувања доказа, анализу, безбедносне препоруке и друго, као и начин праћења примене безбедносних препорука	Делимично усклађено	Чланом 36.3. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
17.1.	Европска база података поморских несрећа	0.1. 49.	Центар ће обавестити ЕК о овлашћенима за приступ платформи	Потпуно усклађено		
17.2.	Државе обавештавају Комисију о овлашћеним телима	0.1. 49.	Центар ће обавестити ЕК о овлашћенима за приступ платформи	Потпуно усклађено		
17.3.	Истражна тела обавештавају Комисију о поморским несрећама	0.1. 49.	Центар ће обавестити ЕК о овлашћенима за приступ платформи	Потпуно усклађено		
17.4.	Комисија развија састав базе података			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
18.	Обезбеђење правичног поступања са поморцима	0.2. 94.6.	Прописано овлашћење за доношење подзаконског акта којим ће се прописати мере у циљу правичног поступања са поморцима у случају	Делимично усклађено	Потпуно усаглашавање ће се остварити доношењем подзаконског	

			поморских несрећа и незгода у складу са смерницама ИМО		акта из члана 94. став 6. Закона	
19.1.	Сарадња ЕК и Комитета за безбедна мора и спречавање загађења са мора са бродова (COSS)			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
19.2.	Поступак у случају позивања на овај поступак			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
19.3.	Поступак у случају навођења упута			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
20.	Измене и допуне директиве			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
21.	Додатне мере			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
22.	Пртекршаји	0.1. 51. 52.	Прописани прекршаји за правна и физичка лица	Потпуно усклађено		
23.	Достављање извештаја о примени			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
24.1.	Измена члана 12. Директиве 1999/35			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати	

					само државе чланице ЕУ	
24.2.	Измена члана 11. Директиве 2002/59			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
25.1.	Обавеза држава чланица да усагласе важеће законодавство са Директивом			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
25.2.	Државе чланице достављају текст Комисији			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
26.	Ступање на снагу директиве			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
27.	Адресати			Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
A.1.	Садржина извештаја о спроведеној безбедносној истрази	0.1. 46.6.	Овлашћење за доношење подзаконског акта којим ће се прописати садржина извештаја о безбедносној истрази, као и садржини обавештења о озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи и поморској незгоди	Делимично усклађено	Чланом 46.6. Нацрта закона предвиђено је доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Прелазним и завршним одредбама Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
A.2.	Подаци које треба да садржи информација о поморској несрећи или незгоди	0.1. 46.6.	Овлашћење за доношење подзаконског акта којим ће се прописати садржина	Делимично усклађено	Чланом 46.6. Нацрта закона предвиђено је	Прелазним и завршним одредбама

			извештаја о безбедносној истрази, као и садржини обавештења о озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи и поморској незгоди		доношење подзаконског акта којим ће се остварити потпуна усаглашеност	Нацрта чланом 54. предвиђено је доношење подзаконског акта у року од годину дана од дана ступања на снагу Закона
--	--	--	---	--	---	--