

ЗАКОН

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

Члан 1.

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

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

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

У тачки 14) реч: „налет” брише се.

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

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

После тачке б) додаје се тачка ба) која гласи:

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

Члан 2.

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

Члан 3.

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

Члан 4.

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

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

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

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

Члан 5.

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

Члан 6.

Члан 16. мења се и гласи:

„Члан 16.

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

1) ваздухоплови историјског карактера који испуњавају следећа мерила:

(1) једноставни ваздухоплови:

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

(2) ваздухоплови који имају јасну историјску важност због:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Члан 7.

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

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

Став 3. мења се и гласи:

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

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

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

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

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

1) посети место удеса и прегледа олупину ваздухоплова;

2) предложи област испитивања и добије податке о сведоцима;

3) добије копије свих релевантних докумената и података;

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

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

поступци повезани са утврђивањем узрока или припреме безбедносних препорука.”

Члан 8.

У члану 19. став 2. мења се и гласи:

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

Члан 9.

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

Став 2. брише се.

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

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

Члан 10.

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

„Однос са другим органима

Члан 22.

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

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

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

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

Члан 11.

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

Члан 12.

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

Члан 13.

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

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

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

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

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

Члан 14.

У члану 28. став 1. мења се и гласи:

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

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

Члан 15.

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

Члан 16.

У члану 30. став 5. мења се и гласи:

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

После става 5. додаје се нови став 6. који гласи:

„Министар ближе прописује поступак и начин пријављивања несрећа и незгода у железничком саобраћају“.

Члан 17.

У члану 31. став 2. мења се и гласи:

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

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

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

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

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

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

6) саслушавање умешаних железничких радника и других сведока;

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

Члан 18.

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

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

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

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

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

Члан 19.

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

Члан 20.

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

Ст. 2. и 3. мењају се и гласе:

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

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

Члан 21.

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

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

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

Досадашњи став 4. постаје став 5. а после речи: „узимају у обзир“ додају се речи: „на одговарајући начин”.

Досадашњи став 5. који постаје став 6. мења се и гласи:

„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 издатих безбедносних препорука у претходној години, а најкасније до 31. јула текуће године.”

После става 6. додаје се нови став 7. који гласи:

„Министар ближе прописује начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука.“

Члан 22.

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

Члан 23.

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

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

Члан 24.

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

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

Члан 25.

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

Члан 26.

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

Члан 27.

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