

Službeni list

Europske unije



Hrvatsko izdanje

Posebno izdanje 2013.

07. Prometna politika

Cijena: 9 EUR



Svezak 03

Sadržaj

Uvodna napomena	1
-----------------------	---

Referenca		Stranica		
Godina	SL			
1985.	L 280	4		31985R2919
			Uredba Vijeća (EEZ) br. 2919/85 od 17. listopada 1985. o utvrđivanju uvjeta za pristup aranžmanima u okviru Revidirane konvencije o plovidbi Rajnom za plovila koja pripadaju Rajnskoj plovidbi	3
1991.	L 237	1	(91/439/EEZ)	31991L0439
			Direktiva Vijeća od 29. srpnja 1991. o vozačkim dozvolama	7
	L 373	1		31991R3921
			Uredba Vijeća (EEZ) br. 3921/91 od 16. prosinca 1991. o utvrđivanju uvjeta pod kojima nerezidentni prijevoznici mogu prevoziti robu ili putnike unutarnjim vodnim putovima unutar države članice	31
1995.	L 143	70		31995L0018
			Direktiva Vijeća 95/18/EZ od 19. lipnja 1995. o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima	34
	L 249	35		31995L0050
			Direktiva Vijeća 95/50/EZ od 6. listopada 1995. o jedinstvenim postupcima nadzora prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu	39
1997.	L 285	1		31997R2027
			Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća	45
1999.	L 11	25		31998L0091
			Direktiva 98/91/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 1998. o motornim vozilima i njihovim prikolicama namijenjenim za cestovni prijevoz opasnih tvari i izmjeni Direktive 70/156/EEZ o homologaciji tipa motornih vozila i njihovih prikolica	48
	L 138	1		31999L0035
			Direktiva Vijeća 1999/35/EZ od 29. travnja 1999. o sustavu obveznih pregleda radi sigurnog obavljanja linijske plovidbe ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila	60
2002.	L 208	10		32002L0059
			Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 93/75/EEZ	79
2003.	L 90	37		32003L0026
			Direktiva Komisije 2003/26/EZ od 3. travnja 2003. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s ograničivačem brzine i emisija ispušnih plinova gospodarskih vozila ⁽¹⁾	97

(¹) Tekst značajan za EGP.

Referenca			
Godina	SL	Stranica	
2003.	L 167	23	32003L0042
			Direktiva 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2003. o izvješćivanju o događajima povezanim sa sigurnošću u civilnom zrakoplovstvu 101
2004.	L 96	20	32004R0551
			Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru) ⁽¹⁾ 115
	L 129	6	32004R0725
			Uredba (EZ) br. 725/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o jačanju sigurnosne zaštite brodova i luka ⁽¹⁾ 120
	L 367	23	32004L0112
			Direktiva Komisije 2004/112/EZ od 13. prosinca 2004. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive Vijeća 95/50/EZ u odnosu na jedinstvene postupke nadzora prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu ⁽¹⁾ 206
2006.	L 158	3	32006R0851
			Uredba Komisije (EZ) br. 851/2006 od 9. lipnja 2006. o određivanju sadržaja stavaka koje treba uvrstiti u različite rubrike (konta) u računovodstvenim obrascima prikazanim u Prilogu I. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 1108/70 (Kodificirana verzija) ⁽¹⁾ 212
2007.	L 315	51	32007L0059
			Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice 218
2009.	L 124	30	32009L0013
			Direktiva Vijeća 2009/13/EZ od 16. veljače 2009. o provedbi Sporazuma koji su sklopili Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Europski savez transportnih radnika (ETF) o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006., i izmjeni Direktive 1999/63/EZ 246
	L 131	11	32009R0391
			Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (preinačena) ⁽¹⁾ 267
	L 131	114	32009L0018
			Direktiva 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa i o izmjeni Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ 280

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP.

Uvodna napomena

U skladu s člankom 52. Akta o uvjetima pristupanja Republike Hrvatske i prilagodbama Ugovora o Europskoj uniji, Ugovora o funkcioniranju Europske unije i Ugovora o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju, potpisanog 9. prosinca 2011., tekstovi akata institucija donesenih prije pristupanja koje su te institucije sastavile na hrvatskom jeziku od dana pristupanja vjerodostojni su pod istim uvjetima kao i tekstovi sastavljeni na sadašnjim službenim jezicima. Tim se člankom također predviđa da se tekstovi objavljuju u *Službenom listu Europske unije* ako su tekstovi na sadašnjim jezicima tako objavljeni.

U skladu s tim člankom objavljuje se posebno izdanje *Službenog lista Europske unije* na hrvatskom jeziku, koje sadržava tekstove obvezujućih općih akata. To izdanje obuhvaća akte usvojene u razdoblju od 1952. godine do dana pristupanja.

Objavljeni tekstovi podijeljeni su na 20 poglavlja koja slijede raspored iz Registra važećeg zakonodavstva Europske unije, i to:

- 01 Opća, financijska i institucionalna pitanja
- 02 Carinska unija i slobodno kretanje robe
- 03 Poljoprivreda
- 04 Ribarstvo
- 05 Sloboda kretanja radnika i socijalna politika
- 06 Pravo poslovnog nastana i sloboda pružanja usluga
- 07 Prometna politika
- 08 Politika tržišnog natjecanja
- 09 Porezi
- 10 Ekonomska i monetarna politika i slobodno kretanje kapitala
- 11 Vanjski odnosi
- 12 Energetika
- 13 Industrijska politika i unutarnje tržište
- 14 Regionalna politika i koordinacija strukturnih instrumenata
- 15 Okoliš, potrošači i zaštita zdravlja
- 16 Znanost, informiranje, obrazovanje i kultura
- 17 Pravo poduzeća
- 18 Zajednička vanjska i sigurnosna politika
- 19 Područje slobode, sigurnosti i pravde
- 20 Europa građana

Spomenuti registar, koji vodi Ured za publikacije, dostupan je na internetu (eur-lex.europa.eu) na službenim jezicima Europske unije. Bibliografskoj bilješci svakog akta može se pristupiti putem registra, gdje se mogu pronaći upućivanja na posebno izdanje i na ostale analitičke metapodatke.

Akti objavljeni u posebnom izdanju, uz određene iznimke, objavljuju se u obliku u kojem su bili objavljeni u *Službenom listu* na izvornim službenim jezicima. Stoga pri uporabi posebnog izdanja treba uzeti u obzir naknadne izmjene, prilagodbe ili odstupanja koje su usvojile institucije, Europska središnja banka ili su predviđene u Aktu o pristupanju.

Iznimno, kad se opsežni tehnički prilozi poslije zamijene novim priložima, navodi se samo upućivanje na posljednji akt koji zamjenjuje prilog. Takav je slučaj u pojedinim aktima koji sadržavaju popise carinskih oznaka (poglavlje 02), aktima o prijevozu opasnih tvari, aktima o pakiranju i označivanju tih tvari (poglavlja 07 i 13) te nekima od protokola i priloga Sporazumu o Europskom gospodarskom prostoru.

Također, Pravilnik o osoblju objavljuje se kao pročišćeni tekst koji obuhvaća sve izmjene do kraja 2012. godine. Daljnje izmjene objavljuju se u izvornom obliku.

Posebno izdanje sadržava dva sustava numeracije stranica:

- i. izvorna numeracija stranica, zajedno s datumom objave francuskog, talijanskog, njemačkog i nizozemskog izdanja Službenog lista, engleskog i danskog izdanja od 1. siječnja 1973., grčkog izdanja od 1. siječnja 1981., španjolskog i portugalskog izdanja od 1. siječnja 1986., finskog i švedskog izdanja od 1. siječnja 1995., češkog, estonskog, latvijskog, litavskog, mađarskog, malteškog, poljskog, slovačkog i slovenskog izdanja od 1. svibnja 2004. te bugarskog i rumunjskog izdanja od 1. siječnja 2007.

U numeraciji stranica postoje praznine jer svi akti objavljeni u to vrijeme nisu objavljeni u posebnom izdanju. Kada se prilikom citiranja akata upućuje na Službeni list, potrebno je navesti stranicu sukladno izvornoj numeraciji;

- ii. numeracija stranica posebnog izdanja neprekinuta je i ne smije se navoditi prilikom citiranja akata.

Do lipnja 1967. numeracija stranica u Službenom listu počinjala je iznova svake godine. Od tada nadalje svaki broj Službenog lista počinje na prvoj stranici.

Od 1. siječnja 1968. Službeni list podijeljen je na dva dijela:

- Zakonodavstvo („L”),
- Informacije i objave („C”).

Od 1. veljače 2003. prijašnje ime „Službeni list Europskih zajednica” promijenjeno je, na temelju Ugovora iz Nice, u „Službeni list Europske unije”.

31985R2919

L 280/4

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

22.10.1985.

UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 2919/85**od 17. listopada 1985.****o utvrđivanju uvjeta za pristup aranžmanima u okviru Revidirane konvencije o plovidbi Rajnom za plovila koja pripadaju Rajnskoj plovidbi**

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegov članak 75.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Skupštine ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,

budući da su šest država ugovornica Revidirane konvencije o plovidbi Rajnom, odnosno pet država članica Europskih zajednica (Belgija, Njemačka, Francuska, Nizozemska i Ujedinjena Kraljevina) i Švicarska, izmijenile navedenu konvenciju 2. Dodatnim protokolom potpisanim 17. listopada 1979. u Strasbourg;

budući da su na temelju navedenog Dodatnog protokola samo plovila koja pripadaju Rajnskoj plovidbi ovlaštena prevoziti robu i putnike između dviju točaka na unutarnjim vodnim putovima navedenim u prvom stavku članka 3. Konvencije; budući da se pripadnost plovila Rajnskoj plovidbi dokazuje ispravom koju je izdalo nadležno tijelo;

budući da Protokol o potpisivanju gore spomenutog Dodatnog protokola predviđa da ispravu kojom se dokazuje pripadnost plovila Rajnskoj plovidbi izdaje nadležno tijelo dotične države samo plovilu koje s tom državom ima stvarnu povezanost, čiji se sastavni dijelovi određuju na temelju jednakosti postupanja među državama ugovornicama Konvencije; budući da se, sukladno pravilima Protokola o potpisivanju, mora jednako postupati prema svim plovilima koja imaju stvarnu povezanost s bilo kojom državom članicom; budući da se u tu svrhu tim drugim državama članicama priznaje jednaki status kao državama ugovornicama Konvencije;

budući da su u okviru Središnjeg povjerenstva za plovidbu Rajnom (CCR) države ugovornice Konvencije izradile provedbene odredbe kojima se određuju uvjeti izdavanja prethodno spomenute isprave; budući da je Odlukom od 8. studenoga 1984. Vijeće, na prijedlog Komisije, definiralo zajedničke mjere po kojima su države članice ugovornice Konvencije donijele te odredbe u obliku rezolucije CCR-a;

budući da je potrebno ugraditi te odredbe u pravo Zajednice Uredbom Vijeća donesenom na temelju članka 75. Ugovora o utvrđivanju detaljnih pravila za poštovanje pravila i postupaka Zajednice, kako bi se osiguralo stupanje na snagu navedenih provedbenih odredaba u cijeloj Zajednici;

budući da je potrebno predvidjeti obvezu država članica da Komisiji dostavljaju preslike informacija koje u skladu s ovom Uredbom šalju CCR-u,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Odredbe Priloga primjenjuju se u Zajednici u skladu s odredbama ove Uredbe.

Članak 2.

1. Za potrebe provedbe članka 2. stavka 4. i članka 8. stavka 1. Priloga, sve države članice istodobno šalju Komisiji informacije koje moraju poslati CCR-u u skladu s navedenim odredbama.

2. Za potrebe provedbe prve rečenice članka 3. stavka 4. Priloga, dotične države članice Komisiji šalju i presliku spisa u vezi sa svojim zahtjevom za savjetovanje s CCR-om.

Članak 3.

U slučaju da CCR predvidi utvrđivanje općih uvjeta iz druge rečenice članka 3. stavka 4. Priloga, Vijeće, na prijedlog Komisije, kvalificiranom većinom odlučuje o zajedničkom stajalištu o tom pitanju koje unutar CCR-a donose države članice koje su također ugovorne stranke Konvencije.

Te uvjete Vijeće na odgovarajući način, i postupajući u skladu s aranžmanima predviđenim u prvom stavku, uvodi na razini Zajednice.

Članak 4.

Ova Uredba stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Međutim, članak 7. stavak 2. Priloga ne primjenjuje se do 1. veljače 1987.

⁽¹⁾ SL C 262, 14.10.1985.

⁽²⁾ SL C 169, 8.7.1985., str. 7.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Luxembourg 17. listopada 1985.

Za Vijeće
Predsjednik
J. F. POOS

PRILOG

UREDBA O PROVEDBI

odredaba trećeg stavka članka 2. Revidirane konvencije o plovidbi Rajnom i stavaka 1. i 3. Protokola o potpisivanju 2. Dodatnog protokola uz spomenutu Konvenciju od 17. listopada 1979.

Članak 1.

Za potrebe ove Uredbe, državama navedenim u prvoj rečenici stavka 3. Protokola o potpisivanju 2. Dodatnog protokola od 17. listopada 1979. uz Revidiranu konvenciju o plovidbi Rajnom priznaje se jednak status kao i državama ugovornicama navedene konvencije. Izraz „država ugovornica” u toj Uredbi uvijek uključuje svaku od tih država kojima je priznat jednaki status.

Članak 2.

1. Samo tijela države ugovornice u kojoj je plovilo upisano u javni registar nadležna su za izdavanje ili oduzimanje isprave iz trećeg stavka članka 2. Revidirane konvencije o plovidbi Rajnom kojom se potvrđuje da plovilo pripada Rajnskoj plovidbi.

2. Ako javni registar ne postoji ili ako plovilo nije upisano u javni registar države ugovornice, tijela države ugovornice u kojoj vlasnik plovila ili, u slučaju suvlasništva, prvi suvlasnik koji podnese zahtjev za izdavanje isprave iz prethodnoga stavka, ima domicil ili uobičajeno boravište ili registrirano sjedište, nadležna su za izdavanje ili oduzimanje navedene isprave.

3. „Isprava” može biti u obliku posebne isprave u skladu s člankom 2. stavkom 3. Revidirane konvencije o plovidbi Rajnom ili u obliku upisa u drugu, već izdanu ispravu kojom se potvrđuje da plovilo pripada Rajnskoj plovidbi.

4. Svaka država ugovornica upoznat će putem Središnjeg povjerenstva za plovidbu Rajnom druge države ugovornice s popisom svojih imenovanih nadležnih tijela.

Članak 3.

1. Isprava iz članka 2. stavka 1. izdaje se za plovilo samo ako je vlasnik tog plovila:

(a) ako je fizička osoba državljanin jedne od država ugovornica s domicilom ili uobičajenim boravištem u državi ugovornici; ili

(b) ako je pravna osoba javnog prava osnovana u skladu s pravom države ugovornice s registriranim sjedištem u toj državi; ili

(c) ako je pravna osoba ili društvo privatnog prava;

(aa) osnovano u državi ugovornici u skladu s njezinim pravom;

(bb) ima registrirano sjedište, glavno mjesto poslovanja i mjesto odakle upravlja plovidom u toj državi ugovornici; i

(cc) upravljani i vođeni od strane osoba od kojih su većina državljani država ugovornica s domicilom ili uobičajenim boravištem, a u slučaju pravnih osoba, registriranim sjedištem u jednoj od tih država.

2. Međutim, isprava se ne izdaje za plovilo koje pripada pravnoj osobi ili društvu privatnog prava ako je ta pravna osoba ili društvo privatnog prava osnovano tako da osobe koje neposredno ili posredno sudjeluju u većini poslovnih rezultata poduzeća ili koje drže većinu dionica s pravom glasa ili većinu glasačkih prava, nisu državljani država ugovornica ili nemaju domicil, registrirano sjedište ili uobičajeno boravište u jednoj od tih država.

3. U slučaju trustova ili sličnih aranžmana, gore utvrđene uvjete moraju ispuniti i osobe za čiji se račun ili u čijem se interesu takve transakcije obavljaju.

4. Iznimno, nakon savjetovanja sa Središnjim povjerenstvom, država ugovornica može odobriti izuzeća od većine propisane prethodnim stavkom 1. točkom (c) podtočkom (cc) i stavkom 2. pod uvjetom da to ne utječe na cilj 2. Dodatnog protokola uz Revidiranu konvenciju o plovidbi Rajnom. Središnje povjerenstvo može utvrditi opće uvjete pod kojima se ta izuzeća odobravaju.

Članak 4.

1. U slučaju plovila u suvlasništvu, suvlasnik ili suvlasnici s većinskim udjelom u suvlasništvu, koji suvlasništvom upravljaju, moraju ispunjavati uvjete određene u članku 3.

2. Ako su među dotičnim suvlasnicima pravne osobe ili društva privatnog prava, svaka od osoba koje rukovode i upravljaju tim poduzećima, kao i svaka od osoba koje neposredno ili posredno sudjeluju u većini poslovnih rezultata poduzeća mora biti državljanin države ugovornice i imati domicil, registrirano sjedište ili uobičajeno boravište u jednoj od tih država.

Članak 5.

1. Kako bi mu za plovilo kojim upravlja bila dodijeljena isprava iz prvog stavka članka 2., i operater plovila mora ispunjavati jednake uvjete kao i vlasnik.

2. Tijela države ugovornice u kojoj operater plovila ima domicil ili uobičajeno boravište ili u kojoj se nalazi registrirano sjedište poduzeća nadležna su za izdavanje i oduzimanje relevantne isprave.

Članak 6.

1. Vlasnik, suvlasnik ili operater plovila podnosi nadležnom tijelu zahtjev za izdavanje isprave iz prvog stavka članka 2. i u tu svrhu dostavlja sve istinite i potrebne podatke.
2. Vlasnik, suvlasnik ili operater plovila dužan je, ako ga se to tiče, odmah pisanim putem obavijestiti nadležno tijelo koje je izdalo ispravu o svakoj promjeni okolnosti na temelju kojih je isprava bila izdana.
3. Nadležna tijela mogu u svakom trenutku provjeriti jesu li uvjeti utvrđeni u člancima 3., 4. i 5. još uvijek ispunjeni; ako nisu, oduzet će im ispravu.

Članak 7.

1. U ispravi kojom se potvrđuje da plovilo pripada Rajnskoj plovidbi navodi se plovilo, njegov vlasnik i, prema potrebi, operater, a posebno:
 - ime, broj, mjesto registracije, vrsta i kategorija plovila,
 - ime, tvrtka, domicil, uobičajeno boravište ili registrirano sjedište vlasnika i, prema potrebi, operater plovila.
2. Isprava se treba nalaziti na plovilu te se na zahtjev predodaje nadzornim tijelima.

Članak 8.

1. Države ugovornice donose propise potrebne za primjenu ove Uredbe, posebno u pogledu postupka i tereta dokazivanja. O tim propisima obavješćuju druge države ugovornice putem Središnjeg povjerenstva za plovidbu Rajnom.
2. Kako bi se osigurala primjena ove Uredbe, nadležna tijela država ugovornica surađuju u okviru svojeg nacionalnog zakonodavstva i jedna drugoj dostavljaju potrebne informacije, poštujući pritom poslovnu tajnu.

Članak 9.

1. Ova Uredba stupa na snagu na dan stupanja na snagu 2. Dodatnog protokola, uz Revidiranu konvenciju o plovidbi Rajnom, potpisanog u Strasbourgu 17. listopada 1979.
2. Međutim, odredba članka 7. stavka 2. ove Uredbe počet će se primjenjivati tek po isteku prijelaznog razdoblja od dvije godine od dana stupanja na snagu Uredbe.
3. Ova se Uredba može izmijeniti u skladu s istim postupkom po kojem je bila donesena.

31991L0439

24.8.1991.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 237/1

DIREKTIVA VIJEĆA**od 29. srpnja 1991.****o vozačkim dozvolama****(91/439/EEZ)**

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 75.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Europskog parlamenta ⁽²⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽³⁾,

budući da je radi zajedničke prometne politike te kao doprinos poboljšanju sigurnosti prometa na cestama, kao i radi olakšavanja kretanja osoba koje se nastanjuju u državi članici različitoj od one u kojoj su položile vozački ispit, poželjno uspostaviti obrazac nacionalnih vozačkih dozvola Zajednice koji bi države članice uzajamno priznavale uz nepostojanje bilo kakve obveze zamjene vozačkih dozvola;

budući da je prvi korak u tom smjeru bio poduzet donošenjem Prve direktive Vijeća 80/1263/EEZ od 4. prosinca 1980. o uvođenju vozačke dozvole Zajednice ⁽⁴⁾ koja je utvrdila obrazac nacionalne dozvole Zajednice i uzajamno priznavanje nacionalnih dozvola u državama članicama, kao i zamjenu dozvola onih imatelja koji svoje uobičajeno boravište ili mjesto zaposlenja prebacuju iz jedne države članice u drugu; budući da je ostvareni napredak potrebno nastaviti;

budući da je obrazac nacionalne vozačke dozvole Zajednice uspostavljen Direktivom 80/1263/EEZ potrebno prilagoditi kako bi se, među ostalim, u obzir uzelo usklađivanje kategorija i potkategorija vozila i olakšalo razumijevanje dozvola unutar i izvan Zajednice;

budući da je zbog sigurnosti prometa na cestama potrebno utvrditi minimalne zahtjeve za izdavanje vozačke dozvole;

budući da se člankom 3. Direktive 80/1263/EEZ propisuje da je konačne odredbe kojima se u Zajednici na općoj razini utvrđuju kategorije vozila spomenute u tom članku potrebno donijeti bez mogućnosti odstupanja, kao i uvjete valjanosti vozačkih dozvola;

budući da je potrebno predvidjeti mogućnost daljnje podjele navedenih kategorija vozila, posebno radi promicanja postupnog pristupa upravljanju takvim vozilima u interesu sigurnosti prometa na cestama te radi uzimanja u obzir postojećih nacionalnih prilika;

budući da je potrebno donijeti posebne odredbe kako bi se osobama s tjelesnim invaliditetom olakšalo upravljanje vozilima;

budući da se člankom 10. Direktive 80/1263/EEZ predviđa detaljnije usklađivanje standarda za vozačke ispite i izdavanje vozačkih dozvola; budući da je u tu svrhu potrebno definirati znanja, vještine i ponašanja potrebna za upravljanje motornim

⁽¹⁾ SL C 48, 27.2.1989., str. 1.

⁽²⁾ SL C 175, 16.7.1990., str. 40.

⁽³⁾ SL C 159, 26.6.1989., str. 21.

⁽⁴⁾ SL L 375, 31.12.1980., str. 1.

vozilom kao i na tim konceptima ustrojiti vozačke ispite; budući da je potrebno redefinirati minimalne standarde psiho-fizičkih sposobnosti za upravljanje takvim vozilima;

budući da odredbe članka 8. Direktive 80/1263/EEZ, a posebno obveza zamjene vozačkih dozvola u roku godinu dana od promjene uobičajenog boravišta, predstavljaju prepreku slobodnom kretanju osoba; budući da je to neprihvatljivo u svjetlu ostvarenog napretka u okviru europskih integracija;

budući da bi, osim toga, zbog razloga vezanih za sigurnost prometa na cestama, države članice bi trebale moći primjenjivati svoje nacionalne propise o oduzimanju, privremenom oduzimanju i poništenju vozačkih dozvola svim imateljima dozvola koji imaju uobičajeno boravište na njihovom državnom području,

DONIJELO JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

1. Države članice dužne su uvesti nacionalnu vozačku dozvolu prema obrascu Zajednice opisanom u Prilogu I., u skladu s odredbama ove Direktive.

2. Vozačke dozvole koje izdaju države članice uzajamno se priznaju.

3. Ako imatelj valjane nacionalne vozačke dozvole stekne uobičajeno boravište u državi članici različitoj od one u kojoj je vozačka dozvola izdana, država članica domaćin može na imatelja takve vozačke dozvole primijeniti svoje nacionalne propise o razdoblju valjanosti dozvole, liječničkim pregledima i poreznim obvezama te u dozvolu može unijeti sve informacije koje su neophodne za upravne poslove.

Članak 2.

1. Simbol na prvoj stranici obrasca vozačkih dozvola Zajednice sadrži razlikovnu oznaku države članice koja izdaje dozvolu.

2. Države članice poduzet će sve potrebne mjere kako bi se izbjegao svaki rizik krivotvorenja vozačkih dozvola.

3. Uz suglasnost Komisije, države članice mogu prilagoditi obrazac iz Priloga I. u skladu s potrebama računalne obrade vozačke dozvole.

Članak 3.

1. Vozačkom dozvolom iz članka 1. stječe se pravo na upravljanje vozilima sljedećih kategorija:

Kategorija A

— motocikli s bočnom prikolicom ili bez nje;

Kategorija B

— motorna vozila čija najveća dopuštena masa nije veća od 3 500 kilograma i koja, osim sjedala za vozača, imaju najviše osam sjedala; motorna vozila ove kategorije mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kilograma,

— skup vučnog vozila kategorije B i priključnog vozila, pri čemu najveća dopuštena masa skupa vozila ne prelazi 3 500 kilograma, a najveća dopuštena masa priključnog vozila ne prelazi masu vučnog vozila u neopterećenom stanju;

Kategorija B + E

— skup vozila koji se sastoji od vučnog vozila kategorije B i priključnog vozila, pri čemu taj skup vozila nije obuhvaćen kategorijom B;

Kategorija C

— motorna vozila, osim onih iz kategorije D, čija najveća dopuštena masa prelazi 3 500 kilograma; motorna vozila iz ove kategorije mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kilograma;

Kategorija C + E

— skup vozila koji se sastoji od vučnog vozila kategorije C i priključnog vozila najveće dopuštene mase veće od 750 kilograma;

Kategorija D

— motorna vozila za prijevoz putnika koja, osim sjedala za vozača, imaju više od osam sjedala; motorna vozila ove kategorije mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kilograma;

Kategorija D + E

— skup vozila koji se sastoji od vučnog vozila kategorije D i priključnog vozila najveće dopuštene mase veće od 750 kilograma.

2. Unutar kategorija A, B, B + E, C, C + E, D i D + E može se izdati posebna vozačka dozvola za upravljanje vozilima sljedećih potkategorija:

Potkategorija A1

— laki motocikli čiji radni obujam motora i snaga ne prelaze 125 cm³, odnosno 11 kW;

Potkategorija B1

— motorni tricikli i četverocikli;

Potkategorija C1

- motorna vozila, osim onih iz kategorije D, čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kilograma i manja od 7 500 kilograma; motorna vozila ove potkategorije mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kilograma;

Potkategorija C1 + E

- skupovi vozila, pri čemu je vučno vozilo iz kategorije C1, a najveća dopuštena masa priključnog vozila veća je od 750 kilograma, pod uvjetom da najveća dopuštena masa tako sastavljenog skupa vozila nije veća od 12 000 kilograma i da najveća dopuštena masa priključnog vozila nije veća od mase vučnog vozila u neopterećenom stanju;

Potkategorija D1

- motorna vozila za prijevoz putnika koja, osim sjedala za vozača, imaju više od osam ali ne više od 16 sjedala; motorna vozila ove potkategorije mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kilograma;

Potkategorija D1 + E

- skupovi vozila, pri čemu je vučno vozilo iz potkategorije D1, a najveća dopuštena masa priključnog vozila veća je od 750 kilograma, pod uvjetom da:
 - prvo, najveća dopuštena masa tako sastavljenog skupa vozila nije veća od 12 000 kilograma i da najveća dopuštena masa priključnog vozila nije veća od mase vučnog vozila u neopterećenom stanju,
 - drugo, da se priključno vozilo ne koristi za prijevoz putnika.

3. U svrhu ovog članka:

- „vozilo na motorni pogon” znači svako vozilo na vlastiti pogon koje se kreće cestom, a ne tračnicama,
- „tricikl” i „četverocikl” znači svako vozilo s tri, odnosno četiri kotača kategorije B koje razvija brzinu veću od 50 km/h ili koje pogoni motor s unutarnjim izgaranjem na paljenje svjećicom radnog obujma većeg od 50 cm³ ili bilo koji drugi motor iste snage. Masa neopterećenog vozila nije veća od 550 kilograma. Masa neopterećenog vozila na električni pogon ne uključuje masu akumulatora.

Države članice mogu utvrditi niže standarde u pogledu mase neopterećenog vozila te dodati druge, poput, primjerice, najvećeg radnog obujma motora ili snage:

- „motocikl” znači svako vozilo na dva kotača koje razvija brzinu veću od 50 km/h ili, ako ga pogoni motor s unutarnjim izgaranjem, radnog obujma motora većeg od 50 cm³; motocikl u kombinaciji s bočnom prikolicom potpada pod ovu vrstu vozila,

- „motorno vozilo” znači svako vozilo na motorni pogon, osim motocikla, koje se obično koristi za cestovni prijevoz putnika ili robe ili za vuču, u cestovnom prijevozu, vozila za prijevoz putnika ili robe. Ovaj izraz obuhvaća trolejbuse, tj. vozila spojena na strujni vod koja se ne kreću po tračnicama. On ne uključuje traktore za poljoprivredu ili šumarstvo,

- „traktor za poljoprivredu ili šumarstvo” znači svako vozilo na motorni pogon opremljeno kotačima ili gusjenicama s najmanje dvije osovine, čija je glavna funkcija da vuče, gura, nosi ili pokreće određena oruđa, strojeve ili priključna vozila namijenjena poljoprivredi, odnosno radu u šumi, a čija je uporaba za cestovni prijevoz putnika ili robe ili za vuču, u cestovnom prijevozu, vozila koja se koriste za prijevoz putnika ili robe samo sekundarna.

4. Nakon savjetovanja s Komisijom te ako je tako navedeno u vozačkoj dozvoli, države članice mogu odstupiti od brzina navedenih u drugoj i trećoj alineji stavka 3., pod uvjetom da odrede niže brzine.

5. Za potkategoriju A1 države članice mogu propisati dodatna restriktivna pravila.

6. Uz suglasnost Komisije, države članice mogu iz područja primjene ovog članka isključiti određene vrste vozila na motorni pogon, poput posebnih vozila za osobe s invaliditetom.

Članak 4.

1. U vozačkim dozvolama navode se uvjeti pod kojima je vozač stekao pravo na upravljanje vozilima.

2. Ako je zbog tjelesnog invaliditeta dopuštena vožnja samo određenih vrsta vozila ili prilagođenih vozila, test vještina i ponašanja u prometu iz članka 7. održava se u takvu vozilu.

Članak 5.

1. Izdavanje vozačkih dozvola podliježe sljedećim uvjetima:

- (a) dozvole za kategorije C i D izdaju se samo vozačima koji su već stekli pravo upravljati vozilima kategorije B;
- (b) dozvole za kategorije B + E, C + E, D + E izdaju se samo vozačima koji su već stekli pravo upravljati vozilima kategorija B, C, odnosno D.

2. Valjanost vozačkih dozvola utvrđuje se na sljedeći način:

- (a) dozvole izdane za kategoriju C + E ili D + E vrijede za kombinacije vozila kategorije B + E;
- (b) dozvole izdane za kategoriju C + E vrijede za kategoriju D + E pod uvjetom da njihovi imatelji imaju pravo upravljati vozilima kategorije D.

3. Za vožnju na svojem području države članice mogu odobriti sljedeće ekvivalente:

- (a) tricikli i četverocikli na motorni pogon s dozvolom za kategoriju A ili A1;
- (b) laki motocikli s dozvolom za kategoriju B.

4. Nakon savjetovanja s Komisijom, države članice mogu na svojem području dopustiti upravljanje:

- (a) vozilima kategorije D1 (najviše 16 sjedala osim sjedala za vozača i najveće dopuštene mase 3 500 kilograma, isključujući bilo kakvu posebnu opremu namijenjenu prijevozu osoba s invaliditetom) od strane imatelja vozačke dozvole kategorije B koji su stariji od 21 godine i koji su dozvolu dobili najmanje dvije godine ranije, pod uvjetom da vozila koriste neprofitna tijela za socijalne namjene i da vozač svoje usluge pruža dobrovoljno;
- (b) vozilima čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kilograma, osobama starijim od 21 godinu, koje imaju vozačku dozvolu kategorije B, pribavljenu najmanje dvije godine ranije, pod uvjetom da je glavna namjena vozila takva da služe samo kao prostor za učenje ili rekreaciju, da ih koriste neprofitna tijela za socijalne svrhe i da su vozila prenamijenjena tako da se ne mogu koristiti ni za prijevoz više od devet osoba niti za prijevoz bilo kakve robe, osim onog što je potrebno za njihovu namjenu.

Članak 6.

1. Najniža starosna dob propisana za izdavanje vozačke dozvole je sljedeća:

(a) 16 godina:

- za potkategoriju A1,
- za potkategoriju B1;

(b) 18 godina;

- za kategoriju A; međutim, za upravljanje motociklima snage veće od 25 kW ili omjera snage i težine većeg od 0,16 kW/kg (ili motociklima s bočnom prikolicom

m omjera snage i težine većeg od 0,16 kW/kg) potrebno je imati najmanje dvije godine iskustva u upravljanju motociklima slabijih osobina u skladu s dozvolom za kategoriju A; ovaj se zahtjev u pogledu prethodnog iskustva može zanemariti ako je kandidat navršio najmanje 21 godinu i ako je položio poseban test vještina i ponašanja u prometu,

— za kategorije B, B + E,

— za kategorije C, C + E i potkategorije C1, C1 + E, ne dovodeći u pitanje odredbe o upravljanju takvim vozilima iz Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 od 20. prosinca 1985. o usklađivanju određenih odredaba socijalnog zakonodavstva u odnosu na cestovni promet ⁽¹⁾;

(c) 21 godina:

— za kategorije D i D + E te potkategorije D1, D1 + E, ne dovodeći u pitanje odredbe o upravljanju takvim vozilima iz Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85.

2. Države članice mogu odstupiti od zahtjeva o najnižoj starosnoj dobi propisanih za kategorije A, B i B + E te izdati takve vozačke dozvole od navršenih 17 godina starosti, osim u slučaju odredaba za kategoriju A utvrđenih u posljednjoj rečenici prve alineje stavka 1. točke (b).

3. Države članice na svojem području mogu odbiti priznati valjanost vozačkih dozvola izdanih vozačima koji još nisu navršili 18 godina.

Članak 7.

1. Osim toga, vozačke dozvole izdaju se samo onim kandidatima:

- (a) koji su položili test vještina i ponašanja u prometu i test znanja te zadovoljili zdravstvene standarde u skladu s odredbama priloga II. i III.;
- (b) koji imaju uobičajeno boravište na području države članice koja izdaje dozvolu ili mogu dokazati da tamo studiraju najmanje šest mjeseci.

2. Ne dovodeći u pitanje odredbe koje s tim u vezi donese Vijeće, svaka država članica zadržava pravo da na temelju nacionalnih kriterija odredi razdoblja valjanosti vozačkih dozvola koje izdaje.

3. Uz suglasnost Komisije, države članice mogu odstupiti od odredaba iz Priloga III. ako su takva odstupanja u skladu s

⁽¹⁾ SL L 370, 31.12.1985., str. 1.

napretkom medicinske znanosti i načelima utvrđenima u tom prilogu.

4. Ne dovodeći u pitanje odredbe nacionalnog kaznenog i policijskog prava, države članice, nakon savjetovanja s Komisijom, na izdavanje vozačkih dozvola mogu primijeniti svoje nacionalne pravne propise u odnosu na uvjete različite od onih navedenih u ovoj Direktivi.

5. Nitko ne može imati vozačku dozvolu više od jedne države članice.

Članak 8.

1. Ako imatelj valjane nacionalne vozačke dozvole izdane u državi članici stekne uobičajeno boravište u drugoj državi članici, on može zatražiti zamjenu svoje vozačke dozvole istovjetnom dozvolom; država članica koja obavlja zamjenu dužna je, prema potrebi, provjeriti vrijedi li još predana dozvola.

2. Poštujući načelo teritorijalnosti kaznenog i policijskog prava, država članica u kojoj imatelj vozačke dozvole druge države članice ima uobičajeno boravište može primijeniti svoje nacionalne propise o ograničavanju, obustavi, oduzimanju ili ukidanju prava na upravljanje vozilom te, prema potrebi, u tu svrhu zamijeniti dozvolu.

3. Država članica koja obavlja zamjenu vraća staru dozvolu nadležnim tijelima države članice koja je tu dozvolu izdala navodeći razloge za takav postupak.

4. Država članica može odbiti priznati valjanost bilo koje vozačke dozvole koju je izdala druga država članica osobi na koju se na njezinu području primjenjuje jedna od mjera iz stavka 2.

Isto tako, država članica može odbiti izdati vozačku dozvolu kandidatu na kojega se takva mjera primjenjuje u nekoj drugoj državi članici.

5. Zamjensku vozačku dozvolu za vozačku dozvolu koja je, primjerice, bila izgubljena ili ukradena mogu izdati nadležna tijela države u kojoj imatelj ima uobičajeno boravište; ta tijela izdaju zamjensku vozačku dozvolu na temelju informacija koje imaju ili, kad je to primjereno, na temelju dokaza nadležnih tijela države članice koja je izdala izvornu dozvolu.

6. Ako država članica zamjenjuje vozačku dozvolu koju je izdala treća zemlja obrascem vozačke dozvole Zajednice, ta se zamjena bilježi u ovoj potonjoj, kao i sva kasnija produljenja ili zamjene vozačke dozvole.

Takva se zamjena može izvršiti samo ako je dozvola koju je izdala treća zemlja predana nadležnim tijelima države članice koja obavlja zamjenu. Ako imatelj te dozvole prebaci uobičajeno boravište u drugu državu članicu, ta država ne treba primijeniti članak 1. stavak 2.

Članak 9.

U smislu ove Direktive, „uobičajeno” boravište znači mjesto gdje osoba obično živi, to jest najmanje 185 dana u kalendarskoj godini, radi osobnih i poslovnih veza ili, u slučaju osobe bez poslovnih veza, radi osobnih veza koje pokazuju čvrstu povezanost između te osobe i mjesta gdje živi.

Međutim, uobičajenim boravištem osobe čije se poslovne veze nalaze u mjestu različitom od mjesta njezinih osobnih veza i koja stoga naizmjenice živi u različitim mjestima u dvije države članice ili više njih smatra se mjesto njezinih osobnih veza, pod uvjetom da se ta osoba ondje redovito vraća. Ovaj drugi uvjet ne mora biti zadovoljen ako osoba živi u državi članici radi izvršenja zadatka određenog trajanja. Pohađanje sveučilišta ili škole ne podrazumijeva promjenu uobičajenog boravišta.

Članak 10.

Uz suglasnost Komisije, države članice utvrđuju istovjetnost kategorija dozvola izdanih prije provedbe ove direktive i onih utvrđenih člankom 3.

Uz suglasnost Komisije, države članice mogu prilagoditi svoje nacionalne propise do mjere koja je potrebna radi provedbe odredaba članka 8. stavaka 4., 5. i 6.

Članak 11.

Pet godina nakon stupanja na snagu ove direktive, Vijeće na prijedlog Komisije preispituje nacionalne odredbe koje se odnose na bilo koje neobvezne potkategorije koje su eventualno bile uvedene u skladu s člankom 3., a s ciljem njihovog mogućeg usklađivanja ili ukidanja.

Članak 12.

1. Nakon savjetovanja s Komisijom države članice do 1. srpnja 1994. donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom od 1. srpnja 1996.

2. Kad države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se

uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

3. Države članice jedna drugoj pomažu pri provedbi ove Direktive i, prema potrebi, razmjenjuju informacije o dozvolama koje su evidentirale.

Članak 13.

Direktiva 80/1263/EEZ stavlja se izvan snage od 1. srpnja 1996.

Članak 14.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 29. srpnja 1991.

Za Vijeće

Predsjednik

H. VAN DEN BROEK

PRILOG I.

ODREDBE U VEZI S OBRASCEM VOZAČKE DOZVOLE ZAJEDNICE

1. Boja obrasca vozačke dozvole Zajednice je ružičasta, a njezine dimenzije su:

- visina: 106 mm,
- širina: 222 mm.

2. Dozvola se sastoji od šest stranica:

1. stranica sadrži:

- razlikovne oznake države članice koja je izdala dozvolu,
- naziv države članice koja je izdala dozvolu (nije obvezno),
- sljedeću razlikovnu oznaku države članice koja je izdala dozvolu:

B:	Belgija	IRL:	Irska
DK:	Danska	I:	Italija
D:	Njemačka	L:	Luksemburg
GR:	Grčka	NL:	Nizozemska
E:	Španjolska	P:	Portugal
F:	Francuska	UK:	Ujedinjena Kraljevina,

- riječi „vozačka dozvola” tiskane velikim tiskanim slovima na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu; te su riječi tiskane, nakon odgovarajućeg razmaka, malim slovima na ostalim jezicima Europskih zajednica,
- riječi „obrazac Europskih zajednica” tiskane na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu;

2. stranica sadrži:

1. prezime imatelja;
2. druga imena imatelja;
3. datum i mjesto rođenja imatelja;
4. naziv nadležnog tijela koje izdaje dozvolu (uključujući mjesto i datum izdavanja te pečat nadležnog tijela);
5. broj dozvole;
6. fotografiju imatelja;
7. potpis imatelja;
8. mjesto boravišta ili poštansku adresu (nije obvezno);

3. i 4. stranica sadrže:

(pot)kategorije vozila, datum izdavanja dozvole za (pot)kategoriju, razdoblje valjanosti, žig tijela, sve dodatne informacije ili ograničenja u kodiranom obliku za svaku predmetnu (pot)kategoriju.

Potkategorije koje nisu predviđene nacionalnim pravnim propisima države članice mogu se izostaviti iz vozačkih dozvola koje izdaje ta država članica.

Kodirane oznake koje se koriste na 4. stranici su sljedeće:

- kodirane oznake 1-99: usklađene kodirane oznake Zajednice,
- kodirane oznake od 100 naviše: nacionalne kodirane oznake koje vrijede samo za upravljanje vozilom na području države koja je izdala dozvolu.

U slučaju naknadne zamjene dozvole, datum prvog izdavanja dozvole za svaku kategoriju prenosi se na 3. stranicu;

5. stranica može sadržavati informacije kao što su:

- sva razdoblja tijekom kojih je vozačka dozvola eventualno bila privremeno oduzeta,
- teži prekršaji na području države prebivališta, a koji se uzimaju u obzir u postupku praćenja vozača u toj državi;

6. stranica sadrži:

- odobrenja ograničena na područje države koja ih je dodijelila na temelju istovjetnosti ili za kategorije vozila na koje se ova Direktiva ne odnosi (uključujući datume izdavanja i razdoblja valjanosti),
- prostor namijenjen (neobveznom) unosu promjena imateljeva boravišta.

3. Podaci uneseni na svim stranicama osim na 1. stranici na jeziku (jezicima) su države članice koja je izdala dozvolu.

Ako država članica želi te podatke unijeti na nacionalnom jeziku koji nije jedan od sljedećih jezika: danski, nizozemski, engleski, francuski, njemački, grčki, talijanski, portugalski i španjolski, ona će izdati dvojezičnu inačicu dozvole koristeći jedan od gore spomenutih jezika, ne dovodeći u pitanje druge odredbe ovog priloga.

4. Ako je imatelj vozačke dozvole koju je izdala država članica stekao uobičajeno boravište u drugoj državi članici, ta država članica može naznačiti:

- promjenu (promjene) boravišta na 6. stranici,
- informacije potrebne za upravne svrhe, poput informacija o teškim prekršajima počinjenima na njezinom području, na 5. stranici,

pod uvjetom da tu vrstu informacija unosi i u dozvole koje sama izdaje i da u dozvoli postoji prostor za te informacije.

Odstupajući od točke 2. ovog Priloga, tijekom razdoblja od najviše deset godina od donošenja ove Direktive vozačke dozvole koje izdaje Ujedinjena Kraljevina ne trebaju sadržavati fotografiju njihova imatelja.

OBRAZAC ZAJEDNICE VOZAČKA DOZVOLA

KATEGORIJE VOZILA ZA KOJE VOZAČKA DOZVOLJA VRIJEDI
U UNUTARNJEM PROMETU

KAT	OD	DO	NAPOMENA	/PEČAT

PROMJENE MJESTA BORAVIŠTA

DRŽAVA ČLANICA

VOZAČKA DOZVOLA

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια οδήγησης

Permis de Conduire

Ceadúnas Tiomána

Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Conducção

EUROPSKE ZAJEDNICE

Obrazac

106 mm

222 mm

1. PREZIME: _____ 2. DRUGA IMENA: _____ 3. DATUM I MJESTO ROBEŃJA: _____ 4. IZDAQ(-LA): _____ 6. FOTOGRAFIJA OD: _____ DO: _____ 5. BROJ _____ 7. POTPIS IMATELJA: _____ (8. BORAVIŠTE) _____	2	106 mm
---	--------------------------------------	---

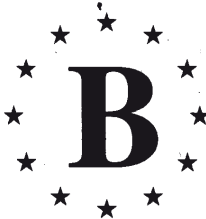
3	222 mm	4
--------------------------------------	---	--------------------------------------

KATEGORIJA VOZILA ZA KOJE VOZAČKA DOZVOLA VRIJEDI		OD	DO	OGRANIČENJA NAPOMENE	PEČAT
A	A1  A  	≤125cc ≤11kW ≤25kW ≤0.16kW/kg			
B	B1  B 	≤3500kg ≤ (1+8)			
C	C1  C 	≤7500kg			
D	D1  D 	≤ (1+16)			
E	B  C1  C  D1  D 	≤12000kg			

OBRAZAC VOZAČKE DOZVOLE ZAJEDNICE: BELGIJSKA VOZAČKA DOZVOLA

(za informaciju)

ROYAUME DE BELGIQUE



PERMIS DE CONDUIRE

Permiso de Conducción
Kørekort
Führerschein
Άδεια οδήγησης
Driving Licence
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida
Rijbewijs
Carta de Condução

Modèle des

COMMUNAUTÉS EUROPEENNES

PRILOG II.

I. ZNANJA, VJEŠTINE I PONAŠANJE U PROMETU ZA UPRAVLJANJE VOZILOM NA MOTORNI POGON

U svrhu primjene ovog priloga, sljedeće odredbe odnose se i na kategorije i na potkategorije, osim ako se izrijekom ne navede da se odnose samo na potkategorije.

1. **Uvod**

U svrhu sigurne vožnje, vozači svih vozila na motorni pogon moraju imati znanja, vještine i ponašanje u prometu kako bi mogli:

- prepoznati opasnosti u prometu i procijeniti njihovu ozbiljnost,
- dovoljno dobro upravljati vozilom kako ne bi uzrokovali opasne situacije te na odgovarajući način reagirali ako do takvih situacija dođe,
- poštovati prometne propise, a posebno one namijenjene sprečavanju prometnih nesreća i održavanju prometnog toka,
- prepoznati bilo kakve značajnije tehničke kvarove na svojim vozilima, posebno one koji ugrožavaju sigurnost, te ih na odgovarajući način otkloniti,
- voditi računa o svim čimbenicima koji utječu na ponašanje tijekom vožnje (primjerice alkohol, umor, slabovidnost i dr.) kako bi zadržali prisebnost potrebnu za sigurnu vožnju,
- primjerenim poštovanjem drugih pomoći osigurati sigurnost svih sudionika u prometu, posebno onih najslabijih i najizloženijih.

2. **Znanje**

Vozači moraju pokazati znanje i dobro razumijevanje sljedećih područja:

- 2.1. važnost pozornosti i stavova prema drugim sudionicima u prometu;
- 2.2. mehanički aspekti u vezi sa sigurnošću prometa na cestama; oni moraju znati prepoznati najčešće kvarove, posebno na sustavu upravljanja, ovjesu i sustavu kočenja, gumama, svjetlima i pokazivačima smjera, reflektorima, vozačkim zrcalima (retrovizorima), vjetrobranu i brisačima, ispušnom sustavu i sigurnosnim pojasevima;
- 2.3. najvažnija načela u vezi s o poštovanjem sigurnosnog razmaka između vozila, zaustavnom udaljenošću i sposobnošću prijanjanja vozila uz kolnik u različitim vremenskim uvjetima i uvjetima na cesti;
- 2.4. zapažanje, prosuđivanje i odlučivanje, posebno vrijeme reagiranja te promjene u ponašanju vozača pod utjecajem alkohola, droga i lijekova, duševnog stanja i umora;
- 2.5. posebni čimbenici rizika povezani s nedostatkom iskustva drugih sudionika u prometu na cestama i najranjivijim kategorijama, kao što su djeca, pješaci, biciklisti i osobe smanjene pokretljivosti;
- 2.6. rizici povezani s kretanjem različitih vrsta vozila i njihovim upravljanjem te s različitim vidnim poljima njihovih vozača;
- 2.7. čimbenici rizika tijekom vožnje povezani s različitim uvjetima na cesti, posebno s obzirom na promjene vremenskih prilika, te dobu dana ili noći;
- 2.8. značajke različitih vrsta cesta i s tim povezani zakonski propisi;
- 2.9. sigurnosna oprema vozila, posebno korištenje sigurnosnih pojaseva i sigurnosne opreme za djecu;
- 2.10. pravila o korištenju vozila u pogledu zaštite okoliša (odgovarajuće korištenje sredstava zvučnog upozorenja, umjerena potrošnja goriva, ograničena emisija onečišćivača itd.);
- 2.11. prometni propisi, posebno oni koji se odnose na prometne znakove, uključujući oznake, signalizaciju, prednosti prolaska i ograničenja brzine;

- 2.12. pravila o službenim ispravama potrebnima za upravljanje vozilom;
- 2.13. opća pravila o ponašanju vozača u slučaju nesreće (postavljanje oznaka upozorenja i alarmiranje) te mjere koje može prema potrebi poduzeti kako bi pomogao žrtvama prometne nesreće;
- 2.14. sigurnosni čimbenici koji se odnose na vozilo i njegove putnike.

3. Vještine

Niže navedena pravila vrijede samo ako su u skladu s karakteristikama vozila.

- 3.1. Vozači se moraju pripremiti za sigurnu vožnju:
 - 3.1.1. provjerom stanja guma, svjetala, reflektora, upravljača, kočnica, pokazivača smjera i uređaja za davanje zvučnih znakova upozorenja;
 - 3.1.2. podešavanjem sjedala prema potrebi kako bi se postigao pravilan sjedeći položaj;
 - 3.1.3. podešavanjem vozačkih zrcala (retrovizora) i sigurnosnih pojaseva;
 - 3.1.4. provjerom jesu li vrata zatvorena.
- 3.2. Vozači moraju biti sposobni koristiti uređaje za upravljanje vozilom, tj.:
 - upravljač,
 - papučicu za gas,
 - spojku,
 - mjenjač,
 - ručnu i nožnu kočnicu,u sljedećim prilikama:
 - 3.2.1. za paljenje motora i nesmetano pokretanje vozila (uzbrdo, nizbrdo kao i po ravnoj površini);
 - 3.2.2. za ubrzavanje do odgovarajuće brzine, pri čemu moraju biti sposobni zadržati smjer, također tijekom mijenjanja brzina;
 - 3.2.3. za prilagođavanje brzine pri skretanju ulijevo ili udesno na raskrižju, po mogućnosti na ograničenom prostoru, pri čemu moraju zadržati nadzor nad vozilom;
 - 3.2.4. za vožnju unatrag u ravnoj liniji i vožnju unatrag ulijevo ili udesno iza ugla, tako da ostanu u ispravnoj prometnoj traci;
 - 3.2.5. za polukružno okretanje vozila korištenjem brzina za kretanje naprijed ili nazad;
 - 3.2.6. pravilno kočenje do zaustavljanja vozila, prema potrebi zaustavljanje u slučaju nužde;
 - 3.2.7. parkiranje vozila i napuštanje parkirnog prostora (paralelno, ukoso ili pod pravim kutom) vožnjom naprijed ili natrag, na ravnom, uzbrdici ili nizbrdici.
- 3.3. Pod uvjetima iz točke 3.2., vozači moraju biti sposobni koristiti i sekundarne uređaje za upravljanje vozilom: brisače, perače i odmagljivače stakala, klimatizacijski uređaj, svjetla i dr.

4. Ponašanje u prometu

- 4.1. Sve uobičajene radnje, u uobičajenim uvjetima u prometu, vozači moraju biti sposobni izvršiti posve sigurno, poduzimajući potrebne mjere opreza tako da:
 - 4.1.1. prate i opažaju (uključujući korištenje vozačkih zrcala - retrovizora) trasu ceste, oznake, znakove te moguće i stvarne rizike;
 - 4.1.2. uporabom dopuštenih sredstava komuniciraju s drugim sudionicima u prometu;
 - 4.1.3. primjereno reagiraju u situacijama stvarnog rizika;
 - 4.1.4. poštuju prometne propise i upute policije, prometnih redara itd.;
 - 4.1.5. poštuju druge sudionike u prometu.

- 4.2. Vozači moraju također posjedovati vještine potrebne u prometu da bi sigurno:
 - 4.2.1. napustili rub pločnika i/ili mjesto parkiranja;
 - 4.2.2. svoje vozilo na cesti pravilno usmjerili i brzinu prilagodili uvjetima u prometu i trasi ceste;
 - 4.2.3. održavali odgovarajuću udaljenost između vozila;
 - 4.2.4. prestrojavali se u drugu prometnu traku;
 - 4.2.5. zaobišli parkirana ili zaustavljena vozila i zapreke;
 - 4.2.6. zaobišli dolazeća vozila, i u ograničenom prostoru;
 - 4.2.7. pretjecali u raznim situacijama;
 - 4.2.8. približili se prijelazu ceste preko željezničke pruge u istoj razini i prošli preko prijelaza ceste preko željezničke pruge u istoj razini;
 - 4.2.9. približili se raskrižju i prošli kroz raskrižje;
 - 4.2.10. skrenuli ulijevo ili udesno na raskrižjima ili kako bi napustili kolničku traku;
 - 4.2.11. poduzeli potrebne mjere opreza pri izlasku iz vozila.

5. Posebni propisi koji se odnose na vozila kategorija A, B, C, D, B + E, C + E i D + E

5.1. Kategorija A:

Vozači vozila kategorije A moraju također znati:

- 5.1.1. namjestiti svoje zaštitne kacige i provjeriti ostale sigurnosne uređaje na vozilu;
- 5.1.2. skinuti motocikl s oslonca i pomicati ga bez korištenja motora hodanjem uz vozilo;
- 5.1.3. parkirati motocikl na njegov oslonac;
- 5.1.4. polukružno se okrenuti;
- 5.1.5. održavati ravnotežu vozila pri različitim brzinama, također pri malim brzinama, te u različitim uvjetima vožnje, uključujući vožnju putnika;
- 5.1.6. nagnuti se pri skretanju.

5.2. Kategorije C, D, C + E i D + E:

Vozači vozila ovih kategorija moraju također dokazati znanja iz niže navedenih područja i njihovo dobro razumijevanje:

- 5.2.1. ograničenja vidnog polja vozača i drugih sudionika u prometu zbog karakteristika njihovih vozila;
- 5.2.2. utjecaj vjetra na smjer kretanja vozila;
- 5.2.3. propisi o težini i dimenzijama vozila;
- 5.2.4. propisi o vremenima upravljanja vozilom, odmorima i korištenju tahografa;
- 5.2.5. načela djelovanja sustava za kočenje i regulatora brzine;
- 5.2.6. mjere opreza pri pretjecanju zbog rizika prskanja vodom ili blatom;
- 5.2.7. čitanje autokarte.

Osim toga moraju znati:

- 5.2.8. provjeriti sustav servo kočenja i servo upravljanja;
- 5.2.9. koristiti različite sustave kočenja;
- 5.2.10. osim kočnica koristiti i druge sustave smanjenja brzine;
- 5.2.11. prilagoditi smjer skretanja s obzirom na duljinu i visinu vozila.

5.3. *Kategorije B, B + E, C, C + E i D + E:*

Vozači vozila ovih kategorija moraju:

5.3.1. *poznati sigurnosne čimbenike u vezi s utovarom tereta na vozilo.*

5.4. *Kategorije B + E, C + E, i D + E:*

Vozači vozila ovih kategorija moraju biti sposobni:

5.4.1. *spojiti prikolicu ili poluprikolicu na vučno vozilo ili je odvojiti od njega.*

5.5. *Kategorija D:*

Vozači vozila ove kategorije moraju dokazati poznavanje:

5.5.1. *propisa koji se odnose na putnike;*

5.5.2. *ponašanja u slučaju nesreće;*

5.5.3. *isto tako moraju biti sposobni poduzeti posebne mjere koje se odnose na sigurnost vozila.*

6. **Korištenje vozila**

Vozači moraju biti sposobni upravljati svojim vozilima na različitim vrstama cesta, kako u urbanim područjima tako i na otvorenoj cesti, te u različitim uvjetima (vrijeme, svjetlost, gustoća prometa itd.).

II. MINIMALNI ZAHTEVI ZA VOZAČKI ISPIT

Države članice poduzet će potrebne mjere kako bi osigurale da budući vozači imaju odgovarajuća znanja i vještine potrebne za upravljanje motornim vozilom. Provjera koja se u tu svrhu provodi mora obuhvaćati:

— ispit znanja,

— ispit vještina i ponašanja.

Uvjeti u kojima se provjera odvija, navedeni su u nastavku.

7. **Ispit znanja**

7.1. *Oblik*

Izabrani oblik mora pokazati da kandidat ima tražena znanja iz predmeta navedenih u stavcima 2. i 5. ovog Priloga.

Svaki kandidat za vozačku dozvolu za jednu kategoriju koji već ima dozvolu za drugu kategoriju može se izuzeti od zajedničkih odredaba iz točke 7. ovog Priloga.

7.2. *Sadržaj provjere za sve kategorije vozila*

Niže navedene točke odnose se na stavak 2. ovog Priloga.

7.2.1. *Pitanje se postavlja o svakoj od niže navedenih točaka. O sadržaju pitanja odlučuje svaka država članica.*

7.2.1.1. *Prometni propisi*

Točka 2.11.

7.2.1.2. *Vozač*

Točke 2.1. i 2.4.

7.2.1.3. *Cesta*

Točke 2.3., 2.7. i 2.8.

7.2.1.4. *Drugi sudionici u prometu*

Točke 2.5. i 2.6.

7.2.1.5. *Opća pravila i propisi te razno*

Točke 2.12., 2.13. i 2.14.

7.2.2. *Provjeru predviđenu stavkom 7.2.1. treba dopuniti nasumičnom provjerom jedne od sljedećih točaka: 2.2., 2.9. i 2.10. koje se odnose na vozilo.*

7.3. Posebne odredbe u vezi s kategorijama C, D, C + E i D + E

U slučaju kandidata za dozvole za kategorije C, D, C + E i D + E provjeru predviđenu stavkom 7.2. treba dopuniti:

7.3.1. obveznom provjerom sljedećih točaka iz stavka 5. ovog Priloga.

7.3.1.1. Kategorije C, D, C + E i D + E

Točke 5.2.3. (osim za C1, C1 + E, D1 i D1 + E), 5.2.4. (osim korištenja tahografa, što je obuhvaćeno točkom 9.3.1.) i 5.2.5. (osim za C1, C1 + E, D1 i D1 + E).

7.3.1.2. Kategorija D

Točke 5.5.1. i 5.5.2.

7.3.2. nasumičnom provjerom jedne od sljedećih točaka: 5.2.1., 5.2.2. i 5.2.6.

8. Ispit vještina i ponašanja u prometu

8.1. Vozilo i njegova oprema

8.1.1. Upravljanje vozilom s ručnim prijenosom (mjenjačem) podliježe polaganju ispita vještina i ponašanja u vozilu s ručnim mjenjačem.

Ako kandidat položi ispit vještina i ponašanja u vozilu s automatskim mjenjačem, to se navodi u svakoj vozačkoj dozvoli koja se izdaje na temelju takvog ispita. Dozvole s takvom napomenom vrijede samo za upravljanje vozilima s automatskim mjenjačem.

„Vozilo s automatskim mjenjačem” znači vozilo kod kojega se mijenjati brzine može samo korištenjem papučice za gas ili kočnice.

8.1.2. Vozila koja se koriste za ispit vještina i ponašanja moraju ispunjavati niže navedene minimalne kriterije. Države članice mogu predvidjeti strože kriterije ili propisati i druge kriterije.

Kategorija A:

- napredni pristup (prva rečenica prve alineje članka 6. stavka 1. točke (b)); motocikl bez bočne prikolice radnog obujma motora većeg od 120 cm³ koji može postići brzinu od najmanje 100 km/h,
- izravan pristup (druga rečenica prve alineje članka 6. stavka 1. točke (b)); motocikl bez bočne prikolice snage motora najmanje 35 kW.

Kategorija B:

vozila na četiri kotača kategorije B koja mogu postići brzinu od najmanje 100 km/h.

Kategorija B + E:

skup vozila, sastavljen od ispitnog vozila kategorije B i priključnog vozila najveće dopuštene mase najmanje 1 000 kilograma, koji može postići brzinu od najmanje 100 km/h i ne spada u kategoriju B.

Kategorija C:

vozila kategorije C najveće dopuštene mase najmanje 10 000 kilograma i duljine najmanje 7 metara, koja mogu postići brzinu od najmanje 80 km/h.

Kategorija C + E:

zglobna vozila najveće dopuštene mase najmanje 18 000 kg i duljine najmanje 12 metara, koja mogu postići brzinu od najmanje 80 km/h ili skup vozila, sastavljen od ispitnog vozila kategorije C i priključnog vozila duljine najmanje 4 metra, najveće dopuštene mase najmanje 18 000 kilograma i duljine najmanje 12 metara, koji može postići brzinu od najmanje 80 km/h.

Kategorija D:

vozilo kategorije D duljine najmanje 9 metara koje može postići brzinu od najmanje 80 km/h.

Kategorija D + E:

skup vozila, sastavljen od ispitnog vozila kategorije D i priključnog vozila najveće dopuštene mase najmanje 1 250 kilograma, koji može postići brzinu od najmanje 80 km/h.

Neobvezne potkategorije*Potkategorija A1:*

motocikli bez bočne prikolice radnog obujma motora od najmanje 75 cm³.

Potkategorija B1:

tricikli ili četverocikli koji mogu postići brzinu od najmanje 60 km/h.

Potkategorija C1:

vozila potkategorije C1 najveće dopuštene mase najmanje 4 000 kilograma koja mogu postići brzinu od najmanje 80 km/h.

Potkategorija C1 + E:

skup vozila, sastavljen od ispitnog vozila kategorije C1 i priključnog vozila najveće dopuštene mase najmanje 2 000 kilograma, duljine najmanje 8 metara, koji može postići brzinu od najmanje 80 km/h.

Potkategorija D1:

vozila potkategorije D1 koja mogu postići brzinu od najmanje 80 km/h.

Potkategorija D1 + E:

skup vozila, sastavljen od ispitnog vozila potkategorije D1 i priključnog vozila najveće dopuštene mase najmanje 1 250 kilograma, koji može postići brzinu od najmanje 80 km/h.

8.2. Vještine i ponašanja koja se provjeravaju

Niže navedena pravila primjenjuju se samo ako su u skladu s karakteristikama vozila.

8.2.1. Priprema vozila

Kandidati moraju dokazati da su sposobni pripremiti se za sigurno upravljanje vozilom zadovoljavanjem sljedećih zahtjeva (vidjeti stavak 3.1. ovog Priloga): točke 3.1.2., 3.1.3. (odredbe o sigurnosnim pojasevima vrijede samo ako je njihovo korištenje propisano zakonom) i 3.1.4.

8.2.2. Tehnički nadzor nad vozilom

Kandidati moraju dokazati da su sposobni koristiti uređaje za upravljanje vozilom tako da na zadovoljavajući način izvrše sljedeće radnje (vidjeti stavak 3.2. ovog Priloga):

Točke 3.2.1. (pokretanje vozila na ravnom terenu i, po mogućnosti, na uzbrdici), 3.2.2., 3.2.3. i 3.2.6. (osim zaustavljanja u slučaju nužde koje je obrađeno u točki 10.1.1.).

Provjeravaju se i odabrane radnje iz točaka 3.2.4., 3.2.5. i 3.2.7. (najmanje dvije radnje za tri točke od kojih se jedna odnosi na kretanje unatrag). Radnje iz točke 3.2.5. provjeravaju se za kategorije vozila C, D, B + E, C + E i D + E. Kandidati za dozvole za te kategorije moraju upravljati vozilom unatrag u zavoju o čijoj trasi odlučuju države članice.

8.2.3. Ponašanje u prometu

Kandidati moraju, u uobičajenim uvjetima u prometu, posve sigurno te poduzimajući sve potrebne mjere opreza izvršiti sve sljedeće radnje iz stavka 4. ovog Priloga: 4.1.1., 4.1.2., 4.1.3., 4.1.4., 4.1.5., 4.2.1., 4.2.2., 4.2.3., 4.2.4., 4.2.5., 4.2.9. i 4.2.10., kao i radnje predviđene u točkama 4.2.6., 4.2.7. i 4.2.8. ako postoji mogućnost.

8.3. Posebne odredbe koje se odnose na kategorije A, C, D, C + E i D + E

Osim prethodno spomenutih radnji, kandidati za dozvole za kategorije A, D, C + E i D + E moraju izvršiti sljedeće radnje (vidjeti stavak 5. ovog Priloga):

8.3.1. Kategorija A:

Točke 5.1.2. (skidanje motocikla s oslonca i njegovo pomicanje bez korištenja motora hodanjem uz vozilo), 5.1.3 i 5.1.6. Ako je zakonom propisano nošenje zaštitne kacige, provjerava se i namještanje kacige. Provjeravaju se i neke radnje odabrane s popisa iz točke 5.1.1. Provjerava se i sposobnost održavanja ravnoteže (točka 5.1.5.) pri različitim brzinama, uključujući male brzine, te u različitim uvjetima vožnje, osim pri prijevozu putnika, što je obrađeno u točki 9.1.2.1;

8.3.2. Kategorije C, D, C + E i D + E

Točke 5.2.8., 5.2.9. (osim za C1 i D1), 5.2.10. (osim za C1 i D1) i 5.2.11. (osim za C1 i D1).

8.3.3. Kategorija D

Točka 5.5.3.

9. Ispit znanja ili ispit vještina i ponašanja

9.1. Vještine i ponašanje kandidata u niže navedenim područjima provjeravaju se ili ispitom znanja ili ispitom vještina i ponašanja u prometu, o čemu odlučuju države članice.

9.1.1. Sve kategorije

9.1.1.1. Nasumična provjera stanja guma, svjetala, reflektora, upravljača, kočnica, pokazivača smjera i uređaja za davanje zvučnih znakova upozorenja.

9.1.1.2. Mjere opreza pri izlasku iz vozila.

9.1.2. Kategorija A

9.1.2.1. Održavanje ravnoteže prilikom prijevoza putnika

9.1.3. Kategorije C, D, C + E i D + E:

9.1.3.1. Korištenje tahografa

9.1.4. Kategorija C + E:

9.1.4.1. Spajanje i odvajanje prikolice ili poluprikolice na vučno vozilo, odnosno od njega;

9.1.4.2. Sigurnosni čimbenici u vezi s utovarom tereta na vozilo.

10. Dodatni ispit vještina i ponašanja

Tijekom provjere vještina i ponašanja mogu se provjeriti i niže navedeni aspekti kandidatovih vještina i ponašanja:

10.1. Sve kategorije

10.1.1. Zaustavljanje u slučaju nužde

10.2. Kategorija A

10.2.1. Polukružno okretanje

10.3. Čitanje autokarte može se provjeriti ili ispitom znanja ili ispitom vještina i ponašanja (osim u slučajevima C1, C1 + E, D1 i D1 + E).

11. Ocjenjivanje ispita vještina i ponašanja

Ocjena svake od gore spomenutih situacija tijekom vožnje mora odražavati stupanj spretnosti kojom kandidat upravlja vozilom i njegovu pokazanu sposobnost za posve sigurnu vožnju u prometu. Tijekom čitavog ispita ovlašteni ispitivač se mora osjećati sigurno. Pogreške pri vožnji ili opasno ponašanje koje neposredno ugrožava sigurnost ispitnog vozila, njegovih putnika ili drugih sudionika u prometu kažnjava se neprolaskom na ispit bez obzira na to jesu li ovlašteni ispitivač ili osoba u pratnji intervenirali. Ipak, ovlašteni ispitivač ima pravo odlučiti treba li ispit vještine i ponašanja održati do kraja.

Ovlašteni ispitivači moraju biti osposobljeni za ispravno ocjenjivanje kandidatove sposobnosti sigurnog upravljanja vozilom. Rad ovlaštenih ispitivača prati i nadzire tijelo koje ovlasti država članica kako bi se osiguralo ispravno i dosljedno ocjenjivanje pogrešaka u skladu sa standardima utvrđenima u ovome Prilogu.

12. Trajanje ispita

Trajanje ispita i prijedena udaljenost moraju biti dostatni za ocjenjivanje vještina i ponašanja utvrđenih u stavcima 8. i 9. Vožnja ni u kojem slučaju ne smije trajati kraće od 25 minuta za kategorije A, B i B + E, odnosno 45 minuta za druge kategorije.

13. **Mjesto održavanja ispita**

Dio ispita u kojem se ocjenjuje kandidatov tehnički nadzor nad vozilom može se održati na posebnom ispitnom poligonu. Dio ispita u kojem se ocjenjuje ponašanje u prometu održava se, ako je to moguće, na cestama izvan naselja, na brzim cestama i autocestama, kao i na gradskim ulicama koje predstavljaju različite vrste poteškoća s kojima se vozači obično susreću. Poželjno je i da se ispiti održavaju u različitim uvjetima gustoće prometa.

14. Vozila koja su se za provjeru vještina i ponašanja počela koristiti prije 31. srpnja 1991. mogu se koristiti i nakon toga datuma, no ne dulje od tri godine ako ne zadovoljavaju mjerila utvrđena za takva vozila u točki 8.1.2. ovog Priloga.

PRILOG III.

MINIMALNI STANDARDI PSIHOFIZIČKE SPOSOBNOSTI ZA UPRAVLJANJE VOZILOM NA MOTORNI POGON

DEFINICIJE

1. U svrhu ovog Priloga vozači su razvrstani u dvije skupine:
 - 1.1. *Prva skupina:*
vozači vozila kategorija A, B i B + E te potkategorija A1 i B1;
 - 1.2. *Druga skupina:*
vozači vozila kategorija C, C + E, D i D + E te potkategorija C1, C1 + E, D1 i D1 + E.
 - 1.3. Nacionalni propisi mogu predvidjeti da se odredbe iz ovog Priloga koje se odnose na vozače druge skupine primjenjuju na vozače vozila kategorije B koji koriste svoje vozačke dozvole u službene svrhe (taksi vozila, vozila hitne pomoći i dr.).
2. Slično, kandidati za prvu vozačku dozvolu ili za produljenje vozačke dozvole razvrstavaju se u skupinu u koju će spadati kad se dozvola izda ili produlji.

ZDRAVSTVENI PREGLED

3. *Prva skupina*
Od kandidata se zahtijeva da obave zdravstveni pregled ako pri ispunjavanju potrebnih formalnosti ili tijekom ispita koje moraju položiti prije dobivanja vozačke dozvole postane jasno da imaju jedan ili više zdravstvenih nedostataka spomenutih u ovom Prilogu.
4. *Druga skupina*
Kandidati obavljaju zdravstvene preglede prije nego što im se prvi put izda vozačka dozvola, a potom obavljaju periodične preglede sukladno nacionalnim propisima.
5. Standardi koje države članice utvrđuju za izdavanje ili svako naknadno produljenje vozačke dozvole mogu biti stroži od onih utvrđenih ovim Prilogom.

VID

6. Svi kandidati za vozačku dozvolu obavljaju odgovarajući pregled kako bi se osiguralo da imaju odgovarajuću oštrinu vida za upravljanje vozilom na motorni pogon. Ako postoji razlog za sumnju u kandidatov vid, pregledat će ga nadležno zdravstveno tijelo. Tijekom tog pregleda posebna pozornost se posvećuje sljedećem: oštrini vida, vidnom polju, vidu pri slaboj svjetlosti i progresivnim očnim bolestima.

U smislu ovog Priloga intraokularne leće ne smatraju se korektivnim lećama.

Prva skupina:

- 6.1. Kandidati za vozačke dozvole ili produljenje vozačke dozvole moraju imati binokularnu oštrinu vida, prema potrebi s korektivnim lećama, koja iznosi najmanje 0,5 ako se gleda na oba oka. Vozačke dozvole ne smiju se izdati ili produljiti ako se tijekom zdravstvenog pregleda pokaže da je horizontalno vidno polje manje od 120°, osim u iznimnim slučajevima koji su opravdano utemeljeni na povoljnom medicinskom mišljenju i pozitivnom praktičnom ispitu, ili ako dotična osoba pati od bilo kojeg drugog očnog stanja koje bi moglo ugroziti sigurnost upravljanja vozilom. Ako se otkrije progresivna očna bolest, vozačka dozvola može se izdati ili produljiti pod uvjetom da kandidat redovito obavlja zdravstveni pregled pri nadležnom zdravstvenom tijelu.

- 6.2. Kandidati za vozačke dozvole ili produljenje vozačke dozvole koji imaju potpuni funkcionalni gubitak vida na jedno oko ili koji koriste samo jedno oko (npr. u slučaju diplopije) moraju imati oštrinu vida najmanje 0,6 prema potrebi s korektivnim lećama. Nadležno zdravstveno tijelo mora potvrditi da to stanje monokularnog vida postoji dovoljno dugo da omogući prilagodbu i da je vidno polje u tom oku normalno.

Druga skupina:

- 6.3. Kandidati za vozačke dozvole ili produljenje vozačke dozvole moraju imati oštrinu vida, prema potrebi s korektivnim lećama, koja iznosi najmanje 0,8 na boljem oku i najmanje 0,5 na slabijem oku. Ako se za postizanje vrijednosti od 0,8 i 0,5 koriste korektivne leće, nekorrigirana oštrina vida na svakom oku mora iznositi 0,05 ili se pak minimalna oštrina (0,8 i 0,5) mora postići ili korekcijom pomoću naočala čija snaga ne prelazi dioptriju od plus ili minus četiri ili pomoću kontaktnih leća (nekorrigirani vid = 0,05). Korekcija se mora dobro podnositi. Vozačka dozvola ne smije se izdati ili produljiti kandidatima ili vozačima koji nemaju normalno binokularno vidno polje ili koji imaju diplopiju.

SLUH

7. Kandidatu ili vozaču druge skupine smije se izdati ili produljiti vozačka dozvola u skladu s mišljenjem nadležnog zdravstvenog tijela. Tijekom zdravstvenog pregleda posebna pozornost posvetit će se opsegu za kompenzaciju.

OSOBE S LOKOMOTORNIM OŠTEĆENJEM

8. Kandidatu ili vozaču koji pati od kronične bolesti ili abnormalnosti lokomotornog sustava zbog koje je upravljanje vozilom na motorni pogon opasno ne smije se izdati ili produljiti vozačka dozvola.

Prva skupina:

- 8.1. Osobama ili vozačima s tjelesnim invaliditetom može se izdati vozačka dozvola, prema potrebi s određenim ograničenjima, nakon što nadležno zdravstveno tijelo izda mišljenje. To mišljenje mora se temeljiti na zdravstvenoj procjeni predmetne kronične bolesti ili abnormalnosti te, prema potrebi, na praktičnom ispitu. U njemu se mora naznačiti i koju vrstu prilagodbe je potrebno učiniti na vozilu te treba li vozaču ugraditi ortopedski uređaj ako ispit vještina i ponašanja pokazuje da s takvim uređajem upravljanje vozilom ne bi bilo opasno.
- 8.2. Svakom kandidatu koji pati od progresivne kronične bolesti može se izdati ili produljiti vozačka dozvola pod uvjetom da se redovito podvrgava pregledima kako bi se utvrdilo je li i dalje sposoban posve sigurno upravljati vozilom.

Ako je riječ o stabilnom invaliditetu, vozačka dozvola može se izdati ili produljiti bez da kandidat obavlja redovite zdravstvene preglede.

Druga skupina:

- 8.3. Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine.

KARDIOVASKULARNE BOLESTI

9. Svaka bolest koja bi kandidata za izdavanje prve vozačke dozvole ili vozača koji traži produljenje vozačke dozvole mogla izložiti iznenadnom zatajenju kardiovaskularnog sustava tako da dođe do iznenadnog oštećenja moždanih funkcija predstavlja opasnost za sigurnost prometa na cestama.

Prva skupina:

- 9.1. Kandidatu ili vozaču s teškom aritmijom ne smije se izdati ili produljiti vozačka dozvola.
- 9.2. Kandidatu ili vozaču s ugrađenim elektrostimulatorom srca može se izdati ili produljiti vozačka dozvola na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i redovitih zdravstvenih pregleda.
- 9.3. Pitanje treba li izdati ili produljiti vozačku dozvolu kandidatu ili vozaču koji boluje od abnormalnog arterijskog krvnog pritiska procjenjuje se s obzirom na druge rezultate pregleda, s tim povezane komplikacije i opasnost koju te komplikacije mogu predstavljati za sigurnost prometa na cestama.

- 9.4. U pravilu, kandidatu ili vozaču koji tijekom mirovanja ili kad ga obuzmu emocije pati od angine pectoris ne smije se izdati ili produljiti vozačka dozvola. Kandidatu ili vozaču koji je pretrpio miokardijalni infarkt, vozačka dozvola izdaje se ili produljuje na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i, prema potrebi, redovitih zdravstvenih pregleda.

Druga skupina:

- 9.5. Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine.

DIABETES MELLITUS

10. Kandidatu ili vozaču koji pati od diabetes mellitus može se izdati ili produljiti vozačka dozvola na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i redovitih zdravstvenih pregleda prilagođenih svakom pojedinom slučaju.

Druga skupina:

- 10.1. Kandidatu ili vozaču u ovoj skupini koji pati od diabetes mellitus i koji se liječi inzulinom vozačka se dozvola može izdati ili produljiti samo u vrlo iznimnim slučajevima koji su opravdano utemeljeni na ovlaštenom medicinskom mišljenju te na temelju redovitih zdravstvenih pregleda.

NEUROLOŠKE BOLESTI

11. Vozačka dozvola ne smije se izdati ili produljiti kandidatu ili vozaču koji pati od teške neurološke bolesti, osim ako je uz zahtjev priloženo ovlašteno medicinsko mišljenje.

Neurološke smetnje povezane s bolestima ili kirurškim zahvatima na središnjem ili perifernom živčanom sustavu koje imaju za posljedicu senzorna ili motorna oštećenja te utječu na ravnotežu i koordinaciju trebaju se na odgovarajući način uzeti u obzir, imajući u vidu njihove funkcionalne učinke i rizike napredovanja. U takvim slučajevima, te ako postoji rizik pogoršanja, vozačka dozvola izdaje se ili produljuje na temelju redovitih pregleda.

12. Epileptički napadaji ili druge iznenadne smetnje stanja svijesti, ako do njih dođe kod osobe koja upravlja vozilom na motorni pogon, predstavljaju ozbiljnu opasnost za sigurnost prometa na cestama.

Prva skupina:

- 12.1. Dozvola se može izdati ili produljiti na temelju pregleda nadležnog zdravstvenog tijela i redovitih zdravstvenih pregleda. To tijelo odlučuje o stanju epilepsije ili drugih smetnji svijesti, njihovom kliničkom obliku i napredovanju (primjerice, ni jedan napad u posljednje dvije godine), primijenjenoj terapiji i njezinim rezultatima.

Druga skupina:

- 12.2. Kandidatu ili vozaču koji ima ili bi mogao imati epileptičke napadaje ili druge iznenadne smetnje stanja svijesti ne smije se izdati ili produljiti vozačka dozvola.

DUŠEVNE SMETNJE

Prva skupina:

- 13.1. Vozačke dozvole ne smiju se izdati ili produljiti kandidatima ili vozačima koji pate od:

- ozbiljnih duševnih smetnji, bilo prirođenih bilo uzrokovanih bolešću, šokom ili neurokirurškim operacijama,
- ozbiljne duševne zaostalosti,
- ozbiljnih problema ponašanja uzrokovanih starenjem; ili deformacije osobnosti koje dovode do ozbiljno narušene sposobnosti prosuđivanja, ponašanja ili prilagodljivosti,

osim ako njihovim zahtjevima nije priloženo ovlašteno medicinsko mišljenje i prema potrebi, na temelju redovitih zdravstvenih pregleda.

Druga skupina:

- 13.2. Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine.

ALKOHOL

14. Konzumiranje alkohola predstavlja veliku opasnost za sigurnost prometa na cestama. S obzirom na razmjere tog problema, zdravstvena struka mora biti veoma oprezna.

Prva skupina:

- 14.1. Vozačka se dozvola ne smije izdati ili produljiti kandidatu ili vozaču koji je ovisan o alkoholu ili koji se ne može suzdržati od vožnje u alkoholiziranom stanju.

Kandidatu ili vozaču koji je u prošlosti bio ovisan o alkoholu može se izdati ili produljiti vozačka dozvola nakon dokazanog razdoblja apstinencije te na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i redovitih zdravstvenih pregleda.

Druga skupina:

- 14.2. Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine.

DROGE I LIJEKOVI

15. **Zloporaba**

Vozačka se dozvola ne smije izdati ili produljiti kandidatu ili vozaču koji je ovisan o psihotropnim tvarima ili koji nije ovisan o takvim tvarima, ali ih redovito zloupotrebljava, bez obzira na kategoriju dozvole koja se traži.

Redovito korištenje*Prva skupina:*

- 15.1. Kandidatu ili vozaču koji u bilo kojem obliku redovito koristi psihotropne tvari koje mogu narušiti sposobnost sigurnog upravljanja vozilom ne smije se izdati ili produljiti vozačka dozvola ako su konzumirane količine takve da nepovoljno utječu na upravljanje vozilom. To vrijedi i za sve druge medicinske proizvode ili kombinacije medicinskih proizvoda koji utječu na sposobnost upravljanja vozilom.

Druga skupina:

- 15.2. Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine.

BUBREŽNE SMETNJE

Prva skupina:

- 16.1. Kandidatu ili vozaču koji pati od ozbiljnih bubrežnih smetnji izdaje se ili produljuje vozačka dozvola na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i redovitih zdravstvenih pregleda.

Druga skupina:

- 16.2. Osim u iznimnim slučajevima koji su opravdano utemeljeni na ovlaštenom medicinskom mišljenju te na temelju redovitih liječničkih pregleda, vozačka se dozvola ne smije izdati ili produljiti kandidatu ili vozaču koji pati od teških i nepovratnih bubrežnih smetnji.

RAZNE ODREDBE

Prva skupina:

- 17.1. Kandidatu ili vozaču s presađenim organom ili umjetnim implantatom koji utječe na sposobnost upravljanja vozilom može se izdati ili produljiti vozačka dozvola na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i, prema potrebi, redovitih zdravstvenih pregleda.

Druga skupina:

- 17.2. Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine.
 18. U pravilu, vozačka se dozvola ne smije izdati ili produljiti kandidatu ili vozaču koji pati od bilo kakve smetnje koja nije spomenuta u prethodnom stavku, ali koja bi mogla predstavljati ili izazvati funkcionalnu nesposobnost koja utječe na sigurnost za volanom, osim ako njegov zahtjev nije popraćen ovlaštenim medicinskim mišljenjem te, prema potrebi, na temelju redovitih liječničkih pregleda.
-

31991R3921

31.12.1991.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 373/1

UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 3921/91**od 16. prosinca 1991.****o utvrđivanju uvjeta pod kojima nerezidentni prijevoznici mogu prevoziti robu ili putnike unutar njim vodnim putovima unutar države članice**

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegov članak 75.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Europskog parlamenta ⁽²⁾,uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽³⁾,

budući da, sukladno članku 75. stavku 1. točki (b) Ugovora, uspostava zajedničke prometne politike između ostalog podrazumijeva utvrđivanje uvjeta pod kojima nerezidentni prijevoznici mogu pružati usluge prijevoza unutar države članice;

budući da ta odredba podrazumijeva uklanjanje svih ograničenja u odnosu na osobe koje pružaju te usluge na temelju njihova državljanstva ili činjenice da je njihov poslovni nastan u državi članici različitoj od one u kojoj će se usluga pružati;

budući da, u skladu s općim načelima Ugovora kojim se uspostavlja jednakost postupanja, kao i sa sudskom praksom Suda o tom pitanju, nerezidentnim prijevoznicima treba omogućiti obavljanje prijevoza na nacionalnoj razini pod uvjetima jednakima onima koje dotična država članica propisuje u pogledu vlastitih prijevoznika;

budući da je potrebno izbjegavati narušavanje tržišnog natjecanja i poremećaje u vezi s uređenjem predmetnih tržišta;

budući da zakoni i drugi propisi koji su na snazi u državi članici u kojoj se usluge pružaju, ako njihova primjena podrazumijeva ograničenja slobode pružanja usluga, moraju biti opravdani općim interesom; budući da se takve odredbe primjenjuju samo ako opći interes već nije zaštićen odredbama kojima podliježu nerezidentni prijevoznici u državi članici njihova poslovnog nastana i ako se isti rezultat ne može postići manje obvezujućim pravilima;

budući da je potrebno predvidjeti prijelazno razdoblje,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

S učinkom od 1. siječnja 1993., svaki prijevoznik robe ili putnika unutar njim vodnim putovima može obavljati nacionalni prijevoz robe ili putnika unutar njim vodnim putovima za tuđi račun u državi članici u kojoj nema poslovni nastan, dalje u tekstu „kabotaža” ako:

— ima poslovni nastan u državi članici u skladu s njezinim zakonodavstvom te je, kada je to potrebno,

— ondje ovlašten obavljati međunarodni prijevoz robe ili putnika unutar njim vodnim putovima.

Ako ispunjava navedene uvjete, prijevoznik može privremeno obavljati kabotažu u dotičnoj državi članici, a da ondje ne mora osnovati registrirano sjedište ili podružnicu.

⁽¹⁾ SL C 331, 20.12.1985., str. 2.

⁽²⁾ SL C 255, 13.10.1986., str. 229.

⁽³⁾ SL C 328, 22.12.1986., str. 34.

Članak 2.

1. Da bi prijevoznik mogao obavljati kabotažu, on, nadalje, može u tu svrhu koristiti samo plovila čiji je vlasnik ili čiji su vlasnici:

(a) fizičke osobe s domicilom u državi članici i državljanstvom države članice;

ili

(b) pravne osobe:

i. s registriranim mjestom poslovanja u državi članici;

i

ii. u kojima većinski udio pripada državljanima države članice ili kojih su većina državljani države članice.

2. Država članica može iznimno predvidjeti odstupanja od uvjeta iz stavka 1. točke (b) podtočke ii. Pri određivanju kriterija koje je potrebno uzeti u obzir dužna je savjetovati se s Komisijom.

3. Potvrdu koju izdaje država članica u kojoj je plovilo registrirano ili, ako ono nije registrirano, država članica u kojoj vlasnik ima poslovni nastan predočuje se kao dokaz da prijevoznik ispunjava uvjete utvrđene u stavku 1. Ta se potvrda treba nalaziti na plovilu.

Isprava kojom se potvrđuje da plovilo pripada Rajnskoj plovidbi, predviđena Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2919/85 od 17. listopada 1985. o utvrđivanju uvjeta za pristup aranžmanima u okviru Revidirane konvencije o plovidbi Rajnom za plovila koja pripadaju Rajnskoj plovidbi (*), zamjenjuje potvrdu navedenu u prvom stavku.

Članak 3.

1. Obavljanje kabotaže podliježe zakonima i drugim propisima koji su na snazi u državi članici domaćinu, pri čemu se poštuju propisi Zajednice, i to u sljedećim područjima:

(a) tarife i uvjeti po kojima se sklapaju ugovori o prijevozu te postupci o iznajmljivanju plovila i poslovanja;

(b) tehničke specifikacije plovila.

Tehničke specifikacije koje moraju ispuniti plovila kojima se obavlja kabotaža istovjetne su onima propisanim za plovila koja su ovlaštena obavljati međunarodni prijevoz;

(c) propisi koji uređuju plovidbu i propisi o policiji;

(*) SL L 280, 22.10.1985., str. 4.

(d) vrijeme plovidbe i odmora;

(e) PDV (porez na dodanu vrijednost) na usluge prijevoza.

2. Kako bi se učinkovito spriječila svaka diskriminacija na temelju državljanstva ili mjesta poslovnog nastana, odredbe iz stavka 1. moraju se primjenjivati na nerezidentne prijevoznike pod istim onim uvjetima koje ta država članica propisuje za svoje državljane.

3. Ako se utvrdi da je, uzimajući u obzir praksu, potrebno prilagoditi popis područja na koja se odnose propisi države članice domaćina, kako je navedeno u stavku 1., Vijeće, na prijedlog Komisije, kvalificiranom većinom izmjenjuje taj popis.

Članak 4.

Do 1. siječnja 1995., neovisno o članku 1. i ne dovodeći u pitanje članak 5.:

(a) Francuska Republika može na svojem državnom području ograničiti kabotažu na dvije vožnje na neposrednom povratnom putovanju koje se nadovezuju na međunarodni prijevoz robe ili putnika;

(b) Savezna Republika Njemačka može na svojem državnom području ograničiti kabotažu na samo jednu vožnju na neposrednom povratnom putovanju koja se nadovezuje na međunarodni prijevoz robe ili putnika;

(c) prijevoz između luka smještenih unutar saveznih pokrajina Brandenburg, Mecklenburg-Zapadno Pomorje, Saska, Saska-Anhalt i Tiringija, kao i Berlina, izuzete su iz područja primjene ove Uredbe.

Članak 5.

Države članice ne uvode za prijevoznike Zajednice nova ograničenja slobode pružanja usluga koja su stvarno postignuta na dan stupanja na snagu ove Uredbe.

Članak 6.

Ova Uredba ne utječe na prava koja postoje na temelju Revidirane konvencije za plovidbu Rajnom (Mannheimska konvencija).

Članak 7.

Države članice dužne su pravovremeno donijeti zakone i druge propise potrebne za provedbu ove Uredbe i o tome obavijestiti Komisiju.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 16. prosinca 1991.

Za Vijeće

Predsjednik

H. MAIJ-WEGGEN

31995L0018

L 143/70

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

27.6.1995.

DIREKTIVA VIJEĆA 95/18/EZ**od 19. lipnja 1995.****o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 75.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora ⁽²⁾,

djelujući u skladu s postupkom utvrđenim u članku 189.c Ugovora ⁽³⁾,

budući da jedinstveno tržište obuhvaća područje bez unutarnjih granica u kojemu je osigurano slobodno kretanje robe, osoba, usluga i kapitala;

budući da bi se načelo slobode pružanja usluga trebalo primijeniti na željeznički sektor, uzimajući u obzir posebne značajke tog sektora;

budući da su Direktivom Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice ⁽⁴⁾ propisana određena prava na pristup u međunarodnom željezničkom prijevozu za željezničke prijevoznike i međunarodne udruge željezničkih prijevoznika;

budući da je, kako bi se osiguralo da se prava na pristup željezničkoj infrastrukturi primjenjuju u cijeloj Zajednici na jednakom i nediskriminirajućem temelju, primjereno uvesti dozvole za željezničke prijevoznike koja pružaju usluge navedene u članku 10. Direktive 91/440/EEZ;

budući da je primjereno zadržati područje primjene Direktive 91/440/EEZ, uključujući njezine iznimke za regionalne, gradske i prigradske usluge i budući da treba utvrditi da je željeznički prijevoz cestovnih vozila kroz Channel Tunnel također izvan područja primjene ove Direktive;

budući da bi dozvola koju je izdala država članica prema tome trebala biti priznata kao valjana u cijeloj Zajednici;

budući da su uvjeti Zajednice za pristup željezničkoj infrastrukturi ili provoz željezničkom infrastrukturom propisani drugim odredbama prava Zajednice;

budući da je, uzimajući u obzir načelo supsidijarnosti te da bi se osigurala potrebna ujednačenost i transparentnost, primjereno da Zajednica utvrdi jasna načela takvog sustava izdavanja dozvola, ostavljajući državama članicama odgovornost za odobravanje i dodjeljivanje dozvola;

budući da je, kako bi se osigurale pouzdane i odgovarajuće usluge, potrebno osigurati da željeznički prijevoznici u bilo kojem trenutku ispunjavaju određene zahtjeve koji se odnose na dobar ugled, financijsku sposobnost i stručnost;

budući da se, zbog zaštite korisnika usluga i zainteresiranih trećih strana, treba pobrinuti za to da željeznički prijevoznici budu dostatno osigurani ili da sklope ekvivalentne aranžmane u vezi s rizicima osobne odgovornosti;

budući da bi se u ovom kontekstu trebalo pozabaviti stavljanjem izvan snage i poništavanjem dozvola te odobravanjem privremenih dozvola;

budući da se željeznički prijevoznik treba uskladiti s nacionalnim pravilima i pravilima Zajednice o pružanju usluga željezničkog prijevoza koja se primjenjuju na nediskriminirajući način i čija je namjena osigurati da željeznički prijevoznik obavlja svoju djelatnost na određenim dionicama pruge na siguran način;

budući da je, kako bi se osigurao učinkoviti međunarodni željeznički prijevoz, potrebno da željeznički prijevoznici poštuju sporazume na snazi u ovom području;

te, konačno, budući da bi postupci za odobravanje, zadržavanje i izmjenu dozvola za obavljanje prijevoza željezničkim prijevoznicima trebali pokazati opću želju za transparentnošću i nediskriminacijom,

DONIJELO JE OVU DIREKTIVU:

ODJELJAK I.

Cilj i područje primjene**Članak 1.**

1. Ovom se Direktivom utvrđuju kriteriji koje država članica primjenjuje na izdavanje, produženje ili izmjene dozvola namijenjenih željezničkim prijevoznicima koji imaju ili će imati svoj

⁽¹⁾ SL C 24, 28.1.1994., str. 2. i SL C 225, 13.8.1994., str. 9.

⁽²⁾ Mišljenje doneseno 14. rujna 1994. (SL C 393, 31.12.1994., str. 56.)

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 3. svibnja 1994. (SL C 205, 25.7.1994., str. 38.), Zajedničko stajalište Vijeća od 21. studenoga 1994. (SL C 354 13.12.1994., str. 11.) i Odluka Europskog parlamenta od 14. ožujka 1995. (SL C 89, 10.4.1995., str. 30.)

⁽⁴⁾ SL L 237, 24.8.1991., str. 25.

poslovni nastan u Zajednici kada pruže usluge navedene u članku 10. Direktive 91/440/EEZ pod uvjetima utvrđenim u tom članku.

2. Željeznički prijevoznici čije je djelovanje ograničeno na usluge gradskog, prigradskog ili regionalnog prijevoza izvan su područja primjene ove Direktive.

Željeznički prijevoznici i međunarodne udruge čija je djelatnost ograničena na pružanje usluga željezničkog prijevoza cestovnih vozila kroz Channel Tunnel također su izvan područja primjene ove Direktive.

3. Dozvola je valjana na cijelom području Zajednice.

Članak 2.

Za potrebe ove Direktive:

- (a) „željeznički prijevoznik” znači svaki privatni ili javni prijevoznik koji se prvenstveno bavi pružanjem usluga željezničkog prijevoza robe i/ili putnika pri čemu prijevoznik mora obavezno osigurati vuču;
- (b) „dozvola” znači ovlaštenje koje prijevozniku daje država članica te kojim se priznaje njegovo svojstvo željezničkog prijevoznika. To svojstvo može biti ograničeno na pružanje određenih vrsta usluga;
- (c) „tijelo za izdavanje dozvola” znači tijelo kojemu je država članica povjerila izdavanje dozvola;
- (d) — „gradske i prigradske usluge” znači usluge prijevoza koje se obavljaju kako bi se ispunile prijevozne potrebe užeg ili šireg gradskog središta, kao i prijevozne potrebe među tim središtima i okolnim područjima;
— „regionalne usluge” znači usluge prijevoza koje se obavljaju kako bi se ispunile prijevozne potrebe regije.

Članak 3.

Svaka država članica određuje tijelo odgovorno za izdavanje dozvola i izvršavanje obveza propisanih ovom Direktivom.

ODJELJAK II.

Dozvole

Članak 4.

1. Željeznički prijevoznik ima pravo podnijeti zahtjev za izdavanje dozvole u državi članici u kojoj je osnovan.

2. Države članice neće izdavati dozvole ili produživati njihovu valjanost u slučaju neispunjavanja zahtjeva ove Direktive.

3. Željeznički prijevoznik koji ispunjava zahtjeve koji se propisuju ovom Direktivom ovlašten je dobiti dozvolu.

4. Ni jedan željeznički prijevoznik ne smije pružati usluge željezničkog prijevoza obuhvaćene ovom Direktivom ako mu se nije dodijelila odgovarajuća dozvola za pružanje tih usluga.

Međutim, takva dozvola sama po sebi ne daje vlasniku pravo na pristup željezničkoj infrastrukturi.

Članak 5.

1. Željeznički prijevoznik mora prije početka rada pokazati tijelu za izdavanje dozvola dotične države članice da će uvijek moći ispuniti zahtjeve koji se odnose na dobar ugled, financijsku sposobnost i stručnost te podmiriti svoje građanske obveze navedene u člancima od 6. do 9.

2. Za potrebe stavka 1., svaki podnositelj zahtjeva dostavlja sve potrebne podatke.

Članak 6.

Države članice utvrđuju uvjete po kojima se ispunjava zahtjev za dobar ugled kako bi osigurale da podnositelj zahtjeva željeznički prijevoznik ili osobe zadužene za upravljanje:

- nije/nisu osuđen/osuđeni za teška kaznena djela, uključujući kaznena djela komercijalne prirode,
- nije/nisu najavio/najavili stečaj,
- nije/nisu osuđen/osuđeni za teška djela protiv određenog zakona koji se primjenjuje u području prometa,
- nije/nisu osuđen/osuđeni za teško ili ponovljeno neispunjavanje obveza određenih socijalnim ili radnim pravom, uključujući obveze na temelju zakonodavstva o zaštiti na radu i zdravstvenog zakonodavstva.

Članak 7.

1. Zahtjevi, koji se odnose na financijsku sposobnost, ispunjavaju se kada podnositelj zahtjeva željeznički prijevoznik bude u mogućnosti pokazati da će moći ispuniti svoje stvarne i moguće obveze utvrđene na temelju stvarnih pretpostavki, u razdoblju od dvanaest mjeseci.

2. Za potrebe stavka 1., svaki podnositelj zahtjeva dostavlja najmanje pojedinosti navedene u odjeljku I. Priloga.

Članak 8.

1. Zahtjevi o stručnosti ispunjavaju se kad:

- (a) podnositelj zahtjeva željeznički prijevoznik ima ili će imati organizaciju upravljanja koja posjeduje znanje i/ili iskustvo potrebno da se sigurno i pouzdano nadzire rad onih vrsta djelatnosti koje su navedene u dozvoli,
- (b) je njegovo osoblje odgovorno za sigurnost, a posebno strovođe, u potpunosti osposobljeno za svoje područje djelovanja, i
- (c) njegovo osoblje, željeznička vozila i organizacija mogu osigurati visoku razinu sigurnosti usluga koje pružaju.

2. Za potrebe stavka 1., svaki podnositelj zahtjeva dostavlja najmanje one pojedinosti navedene u odjeljku II. Priloga.

3. Dostavlja se odgovarajući pisani dokaz ispunjavanja zahtjeva o stručnosti.

Članak 9.

Željeznički prijevoznik dužan je odgovarajuće se osigurati ili sklopiti ekvivalentne aranžmane, u skladu s nacionalnim i međunarodnim pravom, o odgovornosti u slučaju nesreća, posebno u odnosu na putnike, prtljagu, teret, poštu i treće strane.

ODJELJAK III.**Valjanost dozvole****Članak 10.**

1. Dozvola je valjana sve dok željeznički prijevoznik ispunjava obveze utvrđene u ovoj Direktivi. Međutim, tijelo za izdavanje dozvola može poduzeti sve što je potrebno za redovitu provjeru najmanje svakih pet godina.

2. Posebne odredbe kojima se uređuje stavljanje izvan snage ili poništavanje dozvole mogu biti ugrađene u samu dozvolu.

Članak 11.

1. Ako postoji ozbiljna sumnja da željeznički prijevoznik koji je dobio dozvolu ne ispunjava zahtjeve ove Direktive, a posebno njezinog članka 5., tijelo za izdavanje dozvola može uvijek provjeriti ispunjava li uistinu taj željeznički prijevoznik te zahtjeve.

Kad tijelo za izdavanje dozvola utvrdi da željeznički prijevoznik ne može više ispunjavati zahtjeve Direktive, a posebno njezinog članka 5., ono stavlja izvan snage ili poništava dozvolu.

2. Kad tijelo za izdavanje dozvola države članice utvrdi da postoji ozbiljna sumnja u pogledu udovoljavanja zahtjevima utvrđenima u ovoj Direktivi od strane željezničkog prijevoznika kojemu je tijelo za izdavanje dozvola druge države članice izdalo dozvolu, ono će bez odlaganja o tome obavijestiti tijelo koje je izdalo dozvolu.

3. Neovisno o stavku 1., kad je dozvola stavljena izvan snage ili poništena zbog neispunjavanja zahtjeva za financijsku sposobnost, tijelo za izdavanje dozvola može dodijeliti privremenu dozvolu do reorganizacije željezničkog prijevoznika, pod uvjetom da sigurnost nije ugrožena. Međutim, privremena dozvola vrijedi najviše šest mjeseci od dana njezinog izdavanja.

4. Kad željeznički prijevoznik na šest mjeseci prestane s obavljanjem djelatnosti ili kad ne započne s obavljanjem djelatnosti šest mjeseci nakon dodjeljivanja dozvole, tijelo za izdavanje dozvola može odlučiti da se dozvola preda na odobrenje ili stavi izvan snage.

U vezi s početkom rada, željeznički prijevoznik može zatražiti da se utvrdi duže razdoblje, uzimajući u obzir posebnost usluga koje pruža.

5. U slučaju promjene koja utječe na zakonski položaj prijevoznika te posebno u slučaju udruživanja ili preuzimanja vlasništva nad prijevoznikom, tijelo za izdavanje dozvola može odlučiti da se dozvola ponovo preda na odobrenje. Dotični željeznički prijevoznik može nastaviti s radom, osim ako tijelo za izdavanje dozvola ne odluči da je sigurnost ugrožena; u tom će slučaju biti dani razlozi za takvu odluku.

6. Kad željeznički prijevoznik namjerava znatno promijeniti ili proširiti svoju djelatnost, on je dužan ponovo predati svoju dozvolu tijelu za izdavanje dozvola na provjeru.

7. Tijelo za izdavanje dozvola ne dozvoljava željezničkom prijevozniku koje je u stečaju ili su protiv njega započeti slični postupci da zadrži svoju dozvolu, ako je to tijelo uvjeren o da ne postoje stvarni izgledi za zadovoljavajući financijski preustroj u razumnom roku.

8. Kad tijelo za izdavanje dozvole stavi izvan snage, poništi ili izmijeni dozvolu, dotična država članica odmah o tome obavješćuje Komisiju. Komisija odmah obavješćuje druge države članice.

Članak 12.

Pored zahtjeva ove Direktive, željeznički prijevoznik također postupi u skladu i s onim odredbama nacionalnog prava koje su usklađene s pravom Zajednice te se primjenjuju na nediskriminirajući način, a posebno u pogledu:

- posebnih tehničkih i operativnih zahtjeva za pružanje usluga u željezničkom prijevozu,
- sigurnosnih zahtjeva koji se primjenjuju na radnike, željeznička vozila i unutarnju organizaciju prijevoznika,
- odredaba koje se odnose na zdravlje, sigurnost i socijalne uvjete te prava radnika i korisnika usluga.

Članak 13.

Željeznički prijevoznici poštuju sporazume koji se primjenjuju u međunarodnom željezničkom prijevozu, a koji su na snazi u državama članicama u kojima oni obavljaju svoju djelatnost.

ODJELJAK IV.**Prijelazne odredbe****Članak 14.**

Željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge željezničkog prijevoza odobrava se prijelazno razdoblje od dvanaest mjeseci počevši od zadnjeg dana provedbe navedenog u članku 16. stavku 2. kako bi se uskladila s odredbama ove Direktive. To prijelazno razdoblje ne obuhvaća niti jednu odredbu koja bi mogla utjecati na sigurnost željezničkog prijevoza.

ODJELJAK V.**Završne odredbe****Članak 15.**

1. Dotična država članica dužna je objaviti postupke odobravanja dozvola i o tome obavijestiti Komisiju.

2. Tijelo za izdavanje dozvola što je prije moguće odlučuje o zahtjevu i to najkasnije tri mjeseca nakon dostavljanja svih odgovarajućih podataka, posebno pojedinosti navedenih u Prilogu, uzimajući u obzir sve raspoložive podatke. Odluka se pripućava podnositelju zahtjeva željezničkom prijevozniku. U slučaju odbijanja navode se razlozi.

3. Države članice donose potrebne mjere kako bi osigurale da odluke tijela za izdavanje dozvola podliježu sudskom nadzoru.

Članak 16.

1. Dvije godine nakon primjene ove Direktive, Komisija će Vijeću podnijeti izvješće o takvoj primjeni uz koje će se, prema potrebi, navesti prijedlozi koji se odnose na daljnje djelovanje Zajednice, s posebnim naglaskom na mogućnost proširenja područja primjene Direktive.

2. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom u roku od dvije godine od dana njezinog stupanja na snagu. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

3. Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

Članak 17.

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Članak 18.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Luxembourg 19. lipnja 1995.

Za Vijeće
Predsjednik
B. PONS

PRILOG

I. Pojediniosti navedene u članku 7. stavku 2.

1. Financijska sposobnost se provjerava uz pomoć godišnjih financijskih izvješća ili bilance stanja u slučaju da podnositelj zahtjeva nije u mogućnosti predložiti godišnja financijska izvješća. Moraju se dostaviti detaljne pojedinosti, posebno u vezi s:
 - (a) raspoloživim sredstvima, uključujući bankovni saldo, dogovorena prekoračenja računa i zajmova;
 - (b) financijskim sredstvima i imovinom kao jamstvom;
 - (c) obrtnim kapitalom;
 - (d) odgovarajućim troškovima, uključujući troškove nabave za vozila, zemlju, zgrade, instalacije i željeznička vozila;
 - (e) davanja na imovinu prijevoznika.
2. Podnositelj zahtjeva se posebno smatra financijski nesposoban ako ima znatne neplaćene porezne obveze ili neplaćene obveze socijalnog osiguranja koji su rezultat djelovanja prijevoznika.
3. Tijelo može posebno zatražiti revizorsko izvješće i odgovarajuće dokumente od banke, javne štedionice, računovođe i revizora. Ti dokumenti moraju sadržavati podatke koji se odnose na pitanja navedena u stavku 1.

II. Pojediniosti navedene u članku 8. stavku 2.

1. Pojediniosti o prirodi i održavanju željezničkih vozila, posebno što se tiče sigurnosnih standarda.
 2. Pojediniosti o stručnoj spremi osoblja odgovornog za sigurnost te pojedinosti o osposobljavanju osoblja.
-

31995L0050

17.10.1995.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 249/35

DIREKTIVA VIJEĆA 95/50/EZ**od 6. listopada 1995.****o jedinstvenim postupcima nadzora prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 75.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,

djelujući u skladu s postupkom utvrđenim u članku 189.c Ugovora ⁽³⁾,

budući da je Zajednica donijela niz mjera namijenjenih uspostaviti unutarnjeg tržišta koje obuhvaća područje bez unutarnjih granica unutar kojeg je, u skladu s odredbama Ugovora, osigurana sloboda kretanja robe, osoba, usluga i kapitala;

budući da se nadzor prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu provodi u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 4060/89 od 21. prosinca 1989. o ukidanju nadzora koji se provodi na granicama država članica u području cestovnog prometa i prometa unutarnjim plovnim putovima ⁽⁴⁾ i Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3912/92 od 17. prosinca 1992. o nadzoru koji se provodi u Zajednici u području cestovnog prometa i prometa unutarnjim plovnim putovima u pogledu prijevoznih sredstava registriranih ili stavljenih u promet u trećoj zemlji ⁽⁵⁾;

budući da je Vijeće donijelo Direktivu 94/55/EZ od 21. studenoga 1994. o usklađivanju zakonodavstava država članica o prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu ⁽⁶⁾; budući da je postupke za nadzor i definicije u vezi s tom vrstom prijevoza potrebno na odgovarajući način uskladiti kako bi nadzor ispunjavanja tom Direktivom predviđenih sigurnosnih normi bio učinkovitiji;

budući da države članice na cjelokupnom državnom području moraju osigurati nadzor predmetnih vozila u dostatnom opsegu izbjegavajući pritom, kad je to moguće, prekomjeran broj takvih kontrola;

budući da Zajednica, sukladno načelu supsidijarnosti, treba poduzeti potrebne mjere radi poboljšanja razine sigurnosti prijevoza opasnih tvari;

budući da nadzor treba obavljati koristeći popis zajedničkih elemenata koji je primjenjiv na takav prijevoz na cjelokupnom državnom području Zajednice;

budući da je potrebno sastaviti popis prekršaja koje sve države članice smatraju dovoljno ozbiljnim da se na vozila koja ih počinju primjenjuju odgovarajuće mjere ovisno o okolnostima ili sigurnosnim zahtjevima, uključujući, prema potrebi, uskratku ulaska predmetnim vozilima u Zajednicu;

budući da je u svrhu poboljšanja usklađenosti sa sigurnosnim normama u vezi s prijevozom opasnih tvari u cestovnom prometu, u preventivne svrhe, potrebno predvidjeti nadzor u poduzećima ili kada se pri cestovnom nadzoru utvrde teže povrede propisa o prijevozu opasnih tvari;

budući da se predmetni nadzor moraju provoditi u pogledu svih pošiljaka opasnih tvari koje se u cijelosti ili djelomično prevoze cestom na području država članica, bez obzira na polazno ili određeno mjesto tereta ili državu u kojoj je vozilo registrirano;

budući da se u slučaju težih ili ponovljenih prekršaja od nadležnih tijela države članice u kojoj je vozilo registrirano ili u kojoj poduzeće ima sjedište može zatražiti poduzimanje odgovarajućih mjera i budući da će o svim mjerama koje uslijede ta tijela obavijestiti državu članicu koja to zatraži;

budući da je primjenu ove Direktive potrebno pratiti na temelju izvješća koje podnosi Komisija,

DONIJELO JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

1. Ova se Direktiva primjenjuje na nadzor koji države članice provode u vezi s prijevozom opasnih tvari u cestovnom prometu vozilima koja prijevoz obavljaju njihovim državnim područjem ili koja na njihovo državno područje ulaze iz treće zemlje.

Direktiva se ne primjenjuje na prijevoz opasnih tvari vozilima koja pripadaju ili su u nadležnosti oružanih snaga.

⁽¹⁾ SL C 26, 29.1.1994., str. 10. i SL C 238, 26.8.1994., str. 4.

⁽²⁾ SL C 195, 18.7.1994., str. 18.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 3. svibnja 1994. (SL C 205, 25.7.1994., str. 55.), Zajedničko stajalište Vijeća od 21. studenoga 1994. (SL C 354, 13.12.1994., str. 1.) i Odluka Europskog parlamenta od 14. ožujka 1995. (SL br.C 89, 10.4.1995., str. 29.).

⁽⁴⁾ SL L 390, 30.12.1989., str. 18. Uredba kako je izmijenjena Uredbom (EEZ) br. 3356/91 (SL L 318, 20.11.1991., str. 1.).

⁽⁵⁾ SL L 395, 31.12.1992., str. 6.

⁽⁶⁾ SL L 319, 12.12.1994., str. 7.

2. Odredbe ove Direktive ne utječu, međutim, na pravo država članica da, poštujući pravo Zajednice, provode nadzor nad unutarnjim i međunarodnim prijevozom opasnih tvari na njihovom državnom području vozilima na koja se ova Direktiva ne odnosi.

Članak 2.

Za potrebe ove Direktive:

- „vozilo” znači svako potpuno ili nepotpuno motorno vozilo namijenjeno cestovnom prometu, opremljeno s najmanje četiri kotača, čija najveća konstrukcijska brzina prelazi 25 km/h, zajedno s priključnim vozilima, osim vozila koja se kreću tračnicama, traktora za poljoprivredu i šumarstvo te svih pokretnih strojeva,
- „opasne tvari” znači opasne tvari definirane kao takve u Direktivi 94/55/EZ,
- „prijevoz” znači svaka aktivnost prijevoza u cestovnom prometu koja se u cijelosti ili djelomično obavlja vozilom na javnim cestama na državnom području države članice, uključujući utovar i istovar roba obuhvaćenih Direktivom 94/55/EZ, ne dovodeći u pitanje dogovore predviđene propisima država članica u vezi s odgovornošću u pogledu takvih aktivnosti,
- „poduzeće” znači svaka profitna ili neprofitna fizička ili pravna osoba, profitna ili neprofitna udruga ili skupina osoba bez pravne osobnosti te svako tijelo u okviru javne vlasti, bez obzira na to posjeduje li pravnu osobnost ili ovisi o tijelu koje posjeduje takvu pravnu osobnost, koje prevozi, utovaruje ili istovaruje opasne tvari ili nalaže njihov prijevoz, kao i ona koja privremeno skladište, prikupljaju, pakiraju ili isporučuju takve tvari u okviru svoje prijevozničke djelatnosti, a nalaze se na državnom području Zajednice,
- „nadzor” znači svaki nadzor, kontrola, pregled, provjera ili formalnost koju obavljaju nadležna tijela radi osiguranja sigurnosti prijevoza opasnih tvari.

Članak 3.

1. Države članice osiguravaju da se na reprezentativnom broju pošiljaka opasnih tvari koje se prevoze u cestovnom prometu vrši nadzor propisan ovom Direktivom kako bi se provjerila njihova sukladnost s propisima o prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu.

2. Takav nadzor provodi se na državnom području države članice u skladu s člankom 3. Uredbe (EEZ) br. 4060/89 i člankom 1. Uredbe (EEZ) br. 3912/92.

Članak 4.

1. U svrhu provedbe nadzora predviđenog ovom Direktivom, države članice koriste zapisnik o nadzoru prijevoza opasnih tvari iz Priloga I. Primjerak tog zapisnika ili potvrde iz koje je

vidljiv rezultat nadzora, koju je sastavilo nadležno tijelo koje je provelo nadzor, uručuje se vozaču vozila te se na zahtjev predodaje kako bi se, kad je to moguće, pojednostavio ili učinio nepotrebnim daljnji nadzor. Ovaj stavak ne dovodi u pitanje pravo država članica da provode posebne mjere za detaljniji nadzor.

2. Nadzor se provodi nasumce nad što je moguće većim dijelom cestovne mreže.

3. Mjesta odabrana za takav nadzor moraju omogućiti usklađivanje vozila koja su počinila prekršaj s propisima ili, ako to nadležno tijelo koje provodi nadzor smatra prikladnim, njihovo isključenje iz prometa na mjestu zaustavljanja ili na za tu svrhu namijenjenom mjestu bez da se pritom ugrozi sigurnost.

4. Prema potrebi te ako se time ne ugrožava sigurnost, uzorci tvari koje se prevoze mogu se uzeti radi ispitivanja u laboratorijima koja je nadležno tijelo ovlastilo.

5. Nadzor se provodi u razumnom vremenskom roku.

Članak 5.

Ne dovodeći u pitanje druge kazne koje se mogu izreći, nadležna tijela koja provode nadzor mogu vozila za koja se utvrdi da su počinila jednu ili više povreda propisa o prijevozu opasnih tvari, posebno povreda navedenih u Prilogu II., isključiti iz prometa na mjestu zaustavljanja ili na za to namijenjenu mjestu i zatražiti da se prije no što nastave vožnju usklade s odredbama ili se, ovisno o okolnostima ili sigurnosnim zahtjevima, mogu provesti druge odgovarajuće mjere uključujući, prema potrebi, zabranu ulaska takvih vozila u Zajednicu.

Članak 6.

1. Nadzor se može provoditi i u prostorijama poduzeća kao preventivna mjera ili ako se tijekom nadzora na cesti ustanove prekršaji koji ugrožavaju sigurnost prijevoza opasnih tvari.

2. Svrha takvog nadzora je osigurati da su sigurnosni uvjeti koji se odnose na prijevoz opasnih tvari u cestovnom prometu u skladu s odgovarajućim propisima.

Ako se u vezi s prijevozom opasnih tvari u cestovnom prometu ustanovi da je bio počinjen prekršaj, posebno prekršaj naveden u Prilogu II., predmetni prijevoz uskladit će se s propisima prije nego što teret napusti poduzeće ili će se na njega primijeniti druge odgovarajuće mjere.

Članak 7.

1. Države članice si međusobno pružaju pomoć s ciljem učinkovite provedbe ove Direktive.

2. Teški ili ponovljeni prekršaji koji ugrožavaju sigurnost prijevoza opasnih tvari i koje su počinila strana vozila ili poduzeća trebaju se odmah prijaviti nadležnim tijelima u državi članici u kojoj je vozilo registrirano ili u kojoj se nalazi sjedište poduzeća.

Nadležna tijela države članice u kojoj su ustanovljeni teški ili ponovljeni prekršaji mogu zatražiti od nadležnih tijela države članice u kojoj je vozilo registrirano ili u kojoj se nalazi sjedište poduzeća da poduzmu odgovarajuće mjere protiv počinitelja.

Potonja nadležna tijela obavješćuju nadležna tijela države članice u kojoj su prekršaji ustanovljeni o svim mjerama poduzetima u vezi s prijevoznikom ili poduzećem.

Članak 8.

Ako se na temelju nalaza nadzora na cesti obavljenog na vozilu registriranom u drugoj državi članici može opravdano pretpostaviti da su bili počinjeni teški ili ponovljeni prekršaji koji se zbog nepostojanja potrebnih podataka ne mogu ustanoviti tijekom tog nadzora, nadležna tijela dotičnih država članica međusobno si pomažu kako bi razjasnila situaciju. Kada nadležna država članica u tu svrhu provede nadzor u poduzeću, o rezultatima tog nadzora obavijestit će drugu državu članicu.

Članak 9.

1. Svaka država članica, za svaku kalendarsku godinu, a najkasnije dvanaest mjeseci po isteku te godine, šalje Komisiji izvješće sastavljeno u skladu s obrascem iz Priloga III. o primjeni ove Direktive, uključujući sljedeće podatke:

— ako je to moguće, utvrđenu ili procijenjenu količinu opasnih tvari koje se prevoze u cestovnom prometu (u prevezenim tonama ili u tonama po kilometru),

— broj provedenih nadzora,

— broj vozila na kojima je proveden nadzor s obzirom na mjesto registracije (domaća vozila, vozila registrirana u drugim državama članicama ili u trećim zemljama),

— broj i vrstu zabilježenih prekršaja,

— vrstu i broj izrečenih kazni.

2. Komisija prvi put 1999. godine, a potom barem svake tri godine, šalje Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o tome kako države članice primjenjuju ovu Direktivu, navodeći pritom podatke u skladu sa stavkom 1. ovog članka.

Članak 10.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s odredbama ove Direktive do 1. siječnja 1997. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst najvažnijih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 11.

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Članak 12.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Luxembourg 6. listopada 1995.

Za Vijeće

Predsjednik

J. BORRELL FONTELLES

PRILOG I.

ZAPISNIK O NADZORU PRIJEVOZA OPASNIH TVARI

1. Mjesto nadzora 2. Datum 3. Vrijeme

4. Oznaka države i
registarska oznaka vozila 5. Oznaka države i registarska oznaka
prikolice/poluprikolice

6. Vrsta vozila ☐ teretno vozilo ☐ teretno vozilo s prikolicom ☐ tegljač s poluprikolicom

7. Poduzeće koje obavlja prijevoz/adresa
..... 8. Državljanstvo

9. Vozač

10. Suvozač

11. Pošiljatelj, adresa, mjesto utovara ⁽¹⁾
.....

12. Primateelj, adresa, mjesto istovara ⁽¹⁾
.....

13. Bruto masa opasnih tvari po prijevoznj jedinici

14. Količina opasnih tvari prema rubnom broju 10 011 prijeđena ☐ Da ☐ Ne

15. Prijevoz obavljen:
☐ fiksnom cisternom ☐ izgradnom cisternom ☐ kontejner cisternom ☐ sustavom posuda
☐ u rasutom stanju ☐ u spremniku ☐ u ambalaži

Dokument(i) u vozilu

16. Prijevozni/popratni dokument(i)	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
17. Pisane upute	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
18. Dvostrani/višestrani sporazum/nacionalno odobrenje	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
19. Potvrda o odobravanju vozila	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
20. Potvrda o stručnoj osposobljenosti vozača	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se

Prometovanje vozila

21. Tvari odobrene za prijevoz	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
22. Rasuti teret	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
23. Prijevoz cisternom	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
24. Prijevoz kontejnerom	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
25. Odobrene tvari za vrstu vozila	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se

⁽¹⁾ Za prijevoze zbirnih pošiljki navesti pod „napomene”.

26. Zabrana zajedničkog utovara	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
27. Rukovanje i skladištenje ⁽²⁾	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
28. Curenje tvari ili oštećenje ambalaže ⁽²⁾	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
29. UN broj/označivanje ambalaže/UN oznaka ambalaže ⁽¹⁾ / ⁽²⁾	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
30. Označivanje vozila i/ili kontejnera	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
31. Oznaka(-e) opasnosti – prijevoz cisternom ili prijevoz rasutog tereta	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se

Oprema vozila

32. Alat za privremene popravke	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
33. Najmanje jedan klinasti podmetač po vozilu	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
34. Dvije svjetiljke narančaste boje	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
35. Vatrogasni aparat(-ti)	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se
36. Oprema za osobnu zaštitu vozača	☐ pregledano	☐ ustanovljen prekršaj	☐ ne primjenjuje se

37. Razno/napomene

38. Tijelo/slужbenik koji je obavio nadzor

⁽¹⁾ Za prijevoze zbirnih pošiljki navesti pod „napomene”.

⁽²⁾ Nadzor vidljivih prekršaja.

PRILOG II.

PREKRŠAJI

Za potrebe ove Direktive, prekršajem se posebno smatra sljedeće:

1. tvari čiji prijevoz nije odobren;
2. nepostojanje izjave pošiljatelja o sukladnosti tvari i njihove ambalaže s propisima o prijevozu;
3. vozila kod kojih je prilikom nadzora ustanovljeno curenje opasnih tvari zbog propusnosti cisterni ili ambalaže;
4. vozila bez certifikata o homologaciji ili s nepropisnim certifikatom;
5. vozila bez odgovarajuće narančaste upozorne ploče ili s nepropisnom narančastom upozornom pločom;
6. vozila bez uputa o sigurnosti ili s neodgovarajućim uputama o sigurnosti;
7. neodgovarajuće vozilo ili ambalaža;
8. vozač ne posjeduje propisanu potvrdu o stručnoj osposobljenosti za prijevoz opasnih tvari u cestovnom prometu;
9. vozila bez vatrogasnih aparata;
10. vozila ili ambalaža bez propisanih oznaka opasnosti;
11. vozila bez prijevozne/popratne dokumentacije ili podaci o opasnim tvarima u vozilu koji nisu u skladu s propisima;
12. vozila koja nisu obuhvaćena dvostranim/višestranim sporazumom ili koja nisu u skladu sa sporazumom;
13. prepunjena cisterna.

PRILOG III.

PRIMJER STANDARDNOG OBRASCA IZVJEŠĆA O PREKRŠAJIMA I KAZNAMA KOJI SE PODNOSI KOMISIJI

Država Godina

Nadzori na cesti

	Mjesto registracije vozila ⁽¹⁾			
	Država nadzora	Druge države članice EU-a	Treće zemlje	Ukupno
Broj vozila nad kojima je proveden nadzor				
Broj utvrđenih prekršaja prema vrsti prekršaja				
Broj i vrsta izrečenih kazni				

⁽¹⁾ Za potrebe ovog priloga, država registracije je država motornog vozila

31997R2027

17.10.1997.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 285/1

UREDBA VIJEĆA (EZ) br. 2027/97**od 9. listopada 1997.****o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

do različitih odredbi i uvjeta prijevoza u unutarnjem zrakoplovnom tržištu;

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 84. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,djelujući u skladu s postupkom predviđenim u članku 189. c Ugovora ⁽³⁾,

(1) budući da je u okviru zajedničke prometne politike potrebno poboljšati razinu zaštite putnika koji su sudionici zrakoplovnih nesreća;

(2) budući da su pravila u vezi s odgovornošću u slučaju nesreća uređena Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, potpisanom 12. listopada 1929. u Varšavi, odnosno tom Konvencijom, izmijenjenom u Haagu 28. rujna 1955. i Konvencijom sastavljenom u Guadalajari 18. rujna 1961. za koje se dalje u tekstu, ovisno o tome koja se od tih konvencija može primijeniti, a svaka od njih se dalje u tekstu smatra primjenjivom, koristi naziv „Varšavska konvencija”; budući da se Varšavska konvencija primjenjuje u cijelom svijetu u obostranu korist, kako putnika tako i zračnih prijevoznika;

(3) budući da su granice odgovornosti koje je odredila Varšavska konvencija preniske prema današnjim gospodarskim i socijalnim standardima i često dovode do dugotrajnih postupaka koji štete ugledu zračnog prijevoza; budući da su zbog toga države članice u različitim omjerima podigle te granice odgovornosti što je dovelo

(4) budući da se pored toga Varšavska konvencija primjenjuje samo na međunarodni prijevoz; budući da je na unutarnjem zrakoplovnom tržištu ukinuta razlika između domaćeg i međunarodnog prijevoza; budući da je, stoga, primjereno imati jednaku razinu i prirodu odgovornosti, kako u domaćem, tako i u međunarodnom prijevozu;

(5) budući da se ponovno razmatranje i preispitivanje Varšavske konvencije odavno očekuje, što bi dugoročno na međunarodnoj razini predstavljalo ujednačeniji i primjenjiviji odgovor na pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika u slučaju nesreće; budući da je potrebno multilateralnim pregovorima nastaviti napore da se povise granice odgovornosti određene Varšavskom konvencijom;

(6) budući da je u skladu s načelom supsidijarnosti poželjno djelovati na razini Zajednice kako bi se postigla usklađenost u području odgovornosti zračnih prijevoznika te da bi to djelovanje moglo poslužiti kao smjernica za poboljšanu zaštitu putnika na globalnoj razini;

(7) budući da je primjereno otkloniti sva novčana ograničenja odgovornosti u smislu članka 22. stavka 1. Varšavske konvencije ili bilo koja druga zakonska ili ugovorna ograničenja u skladu sa sadašnjim tendencijama na međunarodnoj razini;

(8) budući da se, s ciljem izbjegavanja situacija u kojima se žrtve nesreća ne obeštećuju, zračni prijevoznici Zajednice neće u vezi s bilo kojim zahtjevom za naknadu štete zbog smrti, ozljeđivanja ili druge tjelesne ozljede putnika u smislu članka 17. Varšavske konvencije, a radi svoje obrane, na bilo koji način koristiti člankom 20. stavkom 1. Varšavske konvencije do određenog iznosa;

(9) budući da se zračni prijevoznici Zajednice mogu osloboditi odgovornosti u slučaju sukrivnje dotičnog putnika;

⁽¹⁾ SL C 104, 10.4.1996., str. 18. i SL C 29, 30.1.1997., str. 10.⁽²⁾ SL C 212, 22.7.1996., str. 38.⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 17. rujna 1996. (SL C 320, 28.10.1996., str. 30.), Zajedničko stajalište Vijeća od 24. veljače 1997. (SL C 123, 21.4.1997., str. 89.) i Odluka Europskog parlamenta od 29. svibnja 1997. (SL C 182, 16.6.1997.).

- (10) budući da je potrebno razjasniti odgovornosti na temelju ove Uredbe s obzirom na članak 7. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o izdavanju dozvola za zračne prijevoznike ⁽¹⁾; budući da bi, u tom smislu, zračni prijevoznici Zajednice morali biti osigurani do određenog iznosa navedenog u ovoj Uredbi;
- (11) budući da bi zračni prijevoznici Zajednice morali uvijek imati pravo zahtijevati naknadu štete od trećih stranaka;
- (12) budući da brza isplata predujma može u znatnoj mjeri pomoći ozlijeđenim putnicima ili fizičkim osobama koje imaju pravo na naknadu štete, a koje su se suočile s neposrednim troškovima koji su posljedica zrakoplovne nesreće;
- (13) budući da pravila o vrsti i granicama odgovornosti u slučaju smrti ili tjelesne ozljede koje je pretrpio putnik predstavljaju dio odredbi i uvjeta prijevoza u ugovoru o zračnom prijevozu sklopljenom između prijevoznika i putnika; budući da bi radi smanjenja opasnosti od narušavanja tržišnog natjecanja prijevoznici trećih zemalja morali na odgovarajući način obavijestiti putnike o svojim uvjetima prijevoza;
- (14) budući da je primjereno i potrebno da se novčana ograničenja navedena u ovoj Uredbi preispitaju kako bi se u obzir uzeo gospodarski razvoj i situacija u međunarodnom kontekstu;
- (15) budući da se Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) trenutačno bavi revizijom Varšavske konvencije; budući da će čekajući ishod takve revizije, mjere koje se u međuvremenu poduzimaju od strane Zajednice povećati zaštitu putnika; budući da Vijeće mora što je prije moguće nakon ICAO-ove revizije Varšavske konvencije ponovo pregledati ovu Uredbu,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Ovom se Uredbom utvrđuju obveze zračnih prijevoznika Zajednice u vezi s njihovom odgovornošću za štetu koju pretrpe putnici u slučaju smrti ili bilo koje tjelesne ozljede koju je pretrpio putnik ako se nesreća koja je prouzročila navedenu štetu dogodila u zrakoplovu ili tijekom bilo koje operacije ukrcaja ili iskrcaja.

Ovom se Uredbom također pobliže pojašnjavaju određeni zahtjevi u vezi s osiguranjem zračnih prijevoznika Zajednice.

Pored toga, ovom se Uredbom utvrđuju neki zahtjevi u vezi s informacijama koje moraju osigurati zračni prijevoznici sa sjedištem izvan Zajednice koji obavljaju letove u Zajednicu, iz nje ili u njoj.

⁽¹⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 1.

Članak 2.

1. U smislu ove Uredbe:

- (a) „zračni prijevoznik” znači trgovačko društvo za zračni promet s valjanom operativnom licencijom;
- (b) „zračni prijevoznik Zajednice” znači zračni prijevoznik s valjanom operativnom licencijom koju mu je izdala država članica u skladu s odredbama Uredbe (EEZ) br. 2407/92;
- (c) „osoba s pravom na naknadu štete” znači putnik ili svaka osoba koja ima pravo zahtijevati naknadu u ime toga putnika u skladu s primjenjivim pravom;
- (d) „ECU” znači obračunska jedinica korištena prilikom sastavljanja općeg proračuna Europskih zajednica u skladu s člancima 207. i 209. Ugovora;
- (e) „SDR” znači posebna prava vučenja u skladu s definicijom Međunarodnog monetarnog fonda;
- (f) „Varšavska konvencija” znači Konvencija o ujednačivanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, potpisana u Varšavi 12. listopada 1929., odnosno Varšavska konvencija, izmijenjena u Haagu 28. rujna 1955. i Konvencija kojom se dopunjuje Varšavska konvencija, sastavljena u Guadalajari 18. rujna 1961., ovisno o tome koja se primjenjuje na ugovor o putničkom prijevozu zajedno sa svim važećim međunarodnim aktima koji ih dopunjuju ili su s njima povezani.

2. Pojmovi sadržani u ovoj Uredbi koji nisu definirani u stavku 1. odgovaraju pojmovima koji se koriste u Varšavskoj konvenciji.

Članak 3.

1. (a) Odgovornost zračnog prijevoznika Zajednice za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili bilo koje tjelesne ozljede putnika u slučaju nesreće ne podliježe nikakvom financijskom ograničenju, bilo ono utvrđeno zakonom, konvencijom ili ugovorom.

(b) Obveza osiguranja utvrđena u članku 7. Uredbe (EEZ) br. 2407/92 podrazumijeva obvezu zračnog prijevoznika Zajednice da se osigura do granice odgovornosti predviđene u stavku 2., a nakon toga do neke razumne granice.

2. Za svaku naknadu štete čija je protuvrijednost u ECU-ima jednaka iznosu do 100 000 SDR, zračni prijevoznik Zajednice ne smije isključiti ili ograničiti svoju odgovornost dokazivanjem da su on i njegovi zastupnici poduzeli sve potrebne mjere kako bi izbjegli štetu ili da je njemu, odnosno njima, bilo nemoguće poduzeti takve mjere.

3. Neovisno o odredbama stavka 2., ako zračni prijevoznik Zajednice dokaže da je nepažnja ozlijeđenog ili preminulog putnika prouzročila štetu, ili je pridonijela njezinom nastanku, prijevoznika se može, u skladu s primjenjivim pravom, u potpunosti ili djelomično osloboditi njegove odgovornosti.

Članak 4.

U slučaju smrti ili bilo koje tjelesne ozljede koju je pretrpio putnik u slučaju nesreće, ništa u ovoj Uredbi:

- (a) ne podrazumijeva da je zračni prijevoznik Zajednice jedina stranka odgovorna za plaćanje naknade štete; ili
- (b) ne ograničava možebitna prava zračnog prijevoznika Zajednice da zahtijeva doprinos ili naknadu štete od bilo koje druge stranke u skladu s mjerodavnim pravom.

Članak 5.

1. Zračni prijevoznik Zajednice mora bez odlaganja, a u svakom slučaju najkasnije petnaest dana od dana utvrđivanja identiteta fizičke osobe s pravom na naknadu štete, isplatiti predujam razmjeran tegobama koje je ta osoba pretrpila i koji joj omogućuje da zadovolji neposredne materijalne potrebe.

2. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., predujam u slučaju smrti ne smije biti manji od 15 000 SDR-a po putniku, čija je protuvrijednost izražena u ECU-ima.

3. Predujam ne predstavlja priznanje odgovornosti te se može kompenzirati kasnijim iznosima isplaćenima na temelju odgovornosti zračnog prijevoznika Zajednice, no on je nepovratan, osim u slučajevima propisanim u članku 3. stavku 3. ili kada se naknadno dokaže da je osoba kojoj je bio isplaćen predujam svojom nepažnjom prouzročila štetu, ili joj je doprinijela, odnosno kada ta osoba nije imala pravo na naknadu štete.

Članak 6.

1. Odredbe članaka 3. i 5. uključuju se u uvjete prijevoza zračnog prijevoznika Zajednice.

2. Odgovarajuće informacije o odredbama članaka 3. i 5. na zahtjev su dostupne putnicima u poslovnicama zračnog prijevoznika Zajednice, putnim agencijama, šalterima za registraciju putnika i prodajnim mjestima. Putna karta ili bilo koja druga jednakovrijedna isprava mora sadržavati sažetak odredbi na jednostavnom i razumljivom jeziku.

3. Zračni prijevoznici s poslovnim nastanom izvan Zajednice koji lete u Zajednicu, iz nje ili u njoj i koji ne primjenjuju odredbe članaka 3. i 5. moraju o tome izričito i jasno obavijestiti putnike u trenutku kupnje putne karte u poslovnicama zračnog prijevoznika, putnim agencijama ili šalterima za registraciju putnika koji se nalaze na području države članice. Zračni prijevoznici moraju putnicima dati obrazac u kojemu su navedeni njihovi uvjeti. Činjenica da je na putnoj karti ili nekoj drugoj jednakovrijednoj ispravi navedena samo granica odgovornosti ne predstavlja dostatnu informaciju.

Članak 7.

Komisija najkasnije u roku od dvije godine od stupanja na snagu ove Uredbe sastavlja izvješće o njezinoj provedbi koje, između ostalog, uzima u obzir gospodarski razvitak i razvoj u međunarodnim forumima. Takvo izvješće može biti popraćeno prijedlozima za izmjenu ove Uredbe.

Članak 8.

Ova Uredba stupa na snagu godinu dana od dana objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Luxembourg 9. listopada 1997.

Za Vijeće

Predsjednik

M. DELVAUX-STEHRER

31998L0091

16.1.1999.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 11/25

DIREKTIVA 98/91/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 14. prosinca 1998.****o motornim vozilima i njihovim prikolicama namijenjenim za cestovni prijevoz opasnih tvari i izmjeni Direktive 70/156/EEZ o homologaciji tipa motornih vozila i njihovih prikolica**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 100.a,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,postupajući u skladu s postupkom utvrđenim u članku 189.b Ugovora ⁽³⁾,uzimajući u obzir Direktivu Vijeća 94/55/EZ od 21. studenoga 1994. o usklađivanju zakonodavstava država članica o prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu ⁽⁴⁾, kojom se u zakonodavstvo Zajednice prenosi Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu (ADR),

budući da unutarnje tržište obuhvaća područje bez unutarnjih granica unutar kojega treba osigurati slobodu kretanja robe, osoba, usluga i kapitala;

budući da je u svrhu cjelovitog ostvarenja tog cilja potrebno posve uskladiti tehničke zahtjeve koji se odnose na vozila namijenjena prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu;

budući da je za nesmetano funkcioniranje uređenja tržišta potrebno ukloniti tehničke prepreke trgovini u vezi s EZ homologacijom tipa motornih vozila namijenjenih prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu;

budući da je zato, u kontekstu unutarnjeg tržišta, potrebno uskladiti norme koje se odnose na sredstva za prijevoz opasnih tvari u cestovnom prometu;

budući da je potrebno uskladiti postupke homologacije u državama članicama;

budući da će ova Direktiva biti jedna od zasebnih direktiva koje se trebaju poštovati kako bi se postigla usklađenost s postupkom EZ homologacije utvrđenim Direktivom 70/156/EEZ ⁽⁵⁾ te kako bi se osigurala usklađenost vozila sa zahtjevima postupka EZ homologacije utvrđenog tom Direktivom; budući da se stoga odredbe Direktive 70/156/EEZ koje se odnose na vozila primjenjuju na ovu Direktivu;

budući da je posebno u članku 3. stavku 4. i članku 4. stavku 3. Direktive 70/156/EEZ propisano da svaka zasebna direktiva mora imati priložen opisni list koji sadrži odgovarajuće podatke iz Priloga I. toj Direktivi, kao i certifikat o homologaciji na temelju Priloga VI. spomenutoj Direktivi kako bi se homologacija mogla kompjuterizirati,

⁽¹⁾ SL C 29, 30.1.1997., str. 17., i SL C 207, 3.7.1998., str. 18.⁽²⁾ SL C 296, 29.9.1997., str. 1.⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 19. veljače 1998. (SL C 80, 16.3.1998., str. 209.), Zajedničko stajalište Vijeća od 29. lipnja 1998. (SL C 262, 19.8.1998., str. 1.) i Odluka Europskog parlamenta od 20. listopada 1998. (SL C 341, 9.11.1998.). Odluka Vijeća od 7. prosinca 1998.⁽⁴⁾ SL L 319, 12.12.1994., str. 7. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 96/86/EZ (SL L 335, 24.12.1996., str. 43.).⁽⁵⁾ Direktiva Vijeća 70/156/EEZ od 6. veljače 1970. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na homologaciju tipa motornih vozila i njihovih prikolica (SL L 42, 23.2.1970., str. 1.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 98/14/EZ (SL L 91, 25.3.1998., str. 1.).

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Ova se Direktiva primjenjuje na vozila kategorija „N” i „O”, kako su definirana u članku 2. i Prilogu II. Direktivi 70/156/EEZ, namijenjena prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu u državama članicama ili između njih.

Područje primjene, definicija, klasifikacija i zahtjevi koji se odnose na takva vozila, kao i upravne odredbe u vezi s njihovom EZ homologacijom, utvrđeni su u Prilogu I. i Prilogu II. ovoj Direktivi.

Članak 2.

Za potrebe ove Direktive:

- „opasne tvari” znači tvari i proizvodi kako su definirani u članku 2. Direktive 94/55/EZ
- „prijevoz” znači prijevoz u cestovnom prometu kako je definiran u članku 2. Direktive 94/55/EZ.

Članak 3.

Direktiva 70/156/EEZ mijenja se dodavanjem:

a) sljedeće točke u Prilog I:

„14. POSEBNE ODREDBE ZA VOZILA NAMIJENJENA PRIJEVOZU OPASNIH TVARI

14.1. **Električna oprema u skladu s Direktivom 94/55/EZ**

14.1.1. Zaštita od pregrijavanja vodiča:

.....

14.1.2. Tip strujnog prekidača:

.....

14.1.3. Tip i način rada glavnog prekidača akumulatora:

.....

14.1.4. Opis i smještaj sigurnosne pregrade za tahograf:

.....

14.1.5. Opis električnih instalacija koje su pod stalnim naponom. Navesti korištenu normu EN:

.....

14.1.6. Izvedba i zaštita električnih instalacija smještenih iza vozačke kabine:

.....

14.2. **Zaštita od požara**

14.2.1. Vrsta teško zapaljivog materijala u vozačkoj kabini:

.....

14.2.2. Vrsta toplinske zaštite iza vozačke kabine (prema potrebi):

.....

14.2.3. Položaj i toplinska zaštita motora:

.....

14.2.4. Položaj i toplinska zaštita ispušnog sustava:

.....

14.2.5. Vrsta i izvedba toplinske zaštite kočnog sustava usporivača:

.....

14.2.6. Vrsta, izvedba i položaj grijača s unutarnjim izgaranjem:

.....

14.3. **Ako postoje, posebni zahtjevi u pogledu nadogradnje, u skladu s Direktivom 94/55/EZ**

14.3.1. Opis mjera za usklađivanje sa zahtjevima za vozila tipa EX/II i EX/III:

.....

14.3.2. Kod vozila tipa EX/III, otpornost na utjecaj topline izvana:

....."

b) sljedeće točke u dijelu I. Priloga IV.:

Predmet	Broj Direk- tive	Upućivanje na Službeni list	Primjenjuje se za kategorije vozila									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„56. Vozila namije- njena prijevozu opasnih tvari	98/91/EZ	L 11 od 16. siječnja 1999.				X	X	X	X	X	X	X"

Članak 4.

1. Države članice ne smiju:

- odbiti dodijeliti EZ homologaciju, odnosno nacionalnu homologaciju, za određen tip vozila, ili
- zabraniti registraciju, prodaju ili stavljanje u promet osnovnih, odnosno potpunih vozila, kako su definirani u članku 2. Direktive 70/156/EEZ

zbog razloga u vezi s prijevozom opasnih tvari, ako su ispunjeni zahtjevi iz Priloga ovoj Direktivi.

2. Države članice ne smiju zabraniti registraciju, prodaju ili stavljanje u promet vozila dovršenog iz osnovnog vozila, kako je definirano u članku 2. Direktive 70/156/EEZ, zbog razloga u vezi s osnovnim vozilom i prijevozom opasnih tvari:

- ako su za osnovno vozilo ispunjeni zahtjevi iz Priloga ovoj Direktivi i ako dovršenjem osnovnog vozila ta sukladnost i dalje vrijedi, ili
- ako su za dovršeno vozilo ispunjeni zahtjevi iz Priloga ovoj Direktivi.

Članak 5.

Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 16. siječnja 2000. i o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 6.

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Članak 7.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 14. prosinca 1998.

Za Europski parlament
Predsjednik
J.M.GIL-ROBLES

Za Vijeće
Predsjednik
W. MOLTERER

POPIS PRILOGA

- Prilog I.: Područje primjene, definicija, klasifikacija, zahtjevi
- Prilog II.: Administrativne odredbe u vezi s EZ homologacijom
- Dodatak 1.: Opisni list
- Dodatak 2.: Certifikat o EZ homologaciji tipa
- Dopuna
-

PRILOG I.

PODRUČJE PRIMJENE, DEFINICIJA, KLASIFIKACIJA, ZAHTJEVI

1. PODRUČJE PRIMJENE
 - 1.1 Ova se Direktiva primjenjuje na sva vozila, potpuna (primjerice, u jednoj fazi izrađena dostavna vozila, teretna vozila, traktori, prikolice), nepotpuna (primjerice, šasija s kabinom, šasija prikolice) ili dovršena (primjerice, šasija, šasija s kabinom opremljena nadogradnjom), namijenjena prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu.
 2. DEFINICIJA
 - 2.1 „Tip vozila” sastoji se od vozila koja se međusobno ne razlikuju barem u sljedećim osnovnim obilježjima:
 - proizvođač,
 - proizvođačeva oznaka tipa,
 - kategorija,
 - osnovna obilježja konstrukcije i izrade u vezi s „tehničkim odredbama” iz Dodatka B2. Priloga B Direktivi 94/55/EZ.
 3. KLASIFIKACIJA VOZILA NAMIJENJENIH PRIJEVOZU OPASNIH TVARI U CESTOVNOM PROMETU
 - 3.1 Vozila namijenjena prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu klasificiraju se prema rubnom broju 220 301 Priloga B Direktivi 94/55/EZ kako slijedi:
 - 3.1.1 EX/II su vozila namijenjena prijevozu eksploziva kao prijevozne jedinice tipa II;
 - 3.1.2 EX/III su vozila namijenjena prijevozu eksploziva kao prijevozne jedinice tipa III;
 - 3.1.3 FL su vozila namijenjena prijevozu tekućina s plamštem do najviše 61 °C, odnosno zapaljivih plinova, u spremnicima zapremine veće od 3 000 litara, fiksnim cisternama ili izgradnim cisternama, kao i baterijska vozila zapremine veće od 1 000 litara namijenjena prijevozu zapaljivih plinova;
 - 3.1.4 OX su vozila namijenjena prijevozu tvari klase 5.1, rubni broj 2501, točka 1.a, u cisternama zapremine veće od 3 000 litara, fiksnim cisternama ili izgradnim cisternama;
 - 3.1.5 AT su vozila, osim vozila tipa FL ili OX, namijenjena prijevozu opasnih tvari u cisternama zapremine veće od 3 000 litara, fiksnim cisternama ili izgradnim cisternama, kao i baterijska vozila zapremine veće od 1 000 litara, osim vozila tipa FL.
 4. ZAHTJEVI
- Potrebno je ispuniti zahtjeve u pogledu izrade vozila namijenjenih prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu, uključujući, prema potrebi, odredbe o njihovoj homologaciji, koji su utvrđeni u rubnim brojevima od 220 500 do 220 540 Priloga B Direktivi 94/55/EZ.

PRILOG II.

UPRAVNE ODREDBE U VEZI S EZ HOMOLOGACIJOM TIP A

1. ZAHTEJ ZA EZ HOMOLOGACIJU TIP A
 - 1.1. Zahtjev za EZ homologaciju tipa na temelju članka 3. stavka 4. Direktive 70/156/EEZ za tip vozila namijenjenog prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu podnosi proizvođač.
 - 1.2. Obrazac opisnog lista nalazi se u Dodatku 1.
 - 1.3. Vozilo ili vozila koja su u skladu s karakteristikama opisanima u Dodatku 1. ovoj Direktivi i koja tehnička služba nadležna za provođenje homologacijskih ispitivanja i provjera smatra prototipovima vozila tipa moraju se predati u postupak toj tehničkoj službi.
 2. DODJELJIVANJE EZ HOMOLOGACIJE TIP A
 - 2.1. Ako su odgovarajući zahtjevi ispunjeni, dodjeljuje se EZ homologacija tipa u skladu s člankom 4. stavkom 3. i, ako je primjenjiv, člankom 4. stavkom 4. Direktive 70/156/EEZ.
 - 2.2. Obrazac certifikata o EZ homologaciji tipa nalazi se u Dodatku 2.
 - 2.3. Svakom homologiranom tipu vozila dodjeljuje se homologacijski broj u skladu s Prilogom VII. Direktivi 70/156/EEZ. Država članica ne smije dodijeliti isti broj drugom tipu vozila.
 3. PREINAKE TIP A I IZMJENE HOMOLOGACIJA
 - 3.1. U slučaju preinake tipa vozila homologiranog u skladu s ovom Direktivom primjenjuju se odredbe članka 5. Direktive 70/156/EEZ.
 - 3.2. S obzirom na napravljene preinake, može se provesti djelomično ispitivanje, kako ga definira tehnička služba.
 4. SUKLADNOST PROIZVODNJE

Mjere namijenjene osiguranju sukladnosti proizvodnje provode se u skladu s odredbama članka 10. Direktive 70/156/EEZ.
-

Dodatak 1.

OPISNI LIST br. ...

u skladu s Prilogom I. Direktivi 70/156/EEZ s obzirom na EZ homologaciju tipa vozila namijenjenog za prijevoz opasnih tvari u cestovnom prometu

Sljedeće informacije dostavljaju se, prema potrebi, u tri primjerka i uključuju popis sadržaja. Crteži, dovoljno detaljni, prilažu se u odgovarajućem mjerilu, u formatu A4 (210 mm x 297 mm) ili presavijeni na taj format. Fotografije, ako su priložene, moraju prikazivati dovoljno pojedinosti.

Ako se sustavima, sastavnim dijelovima ili samostalnim tehničkim jedinicama upravlja elektronički, prilažu se informacije o njihovom radu.

0. OPĆENITO
 - 0.1. Marka vozila (trgovački naziv proizvođača):
 - 0.2. Tip:
 - 0.2.1. Opći trgovački naziv(i) (prema potrebi):
 - 0.3. Identifikacijska oznaka tipa, ako je oznaka na vozilu ^(b) ⁽¹⁾:
 - 0.3.1. Mjesto oznake:
 - 0.4. Kategorija vozila ^(c):
 - 0.4.1. Klasifikacija s obzirom na opasne tvari za prijevoz kojih je vozilo namijenjeno:
.....
 - 0.5. Naziv i adresa proizvođača:
 - 0.8. Adresa(-e) pogona u kojemu(-ima) se vozilo sastavlja:
1. OPĆA KONSTRUKCIJSKA OBILJEŽJA VOZILA
 - 1.1. Fotografije i/ili crteži prototipa vozila:
 - 1.6. Položaj i način ugradnje motora:
2. MASE I DIMENZIJE ^(e) (u kg i mm)
 - 2.8. Tehnički dopuštena najveća ukupna masa vozila prema podacima proizvođača ^(f) (najveća i najmanja za svaku inačicu):
 - 2.9. Tehnički dopuštena najveća nosivost/opterećenje svake osovine:
.....
 - 2.10. Tehnički dopuštena najveća nosivost/opterećenje svakog osovinskog sklopa:
3. POGONSKI MOTOR ^(g)
 - 3.2. Motor s unutarnjim sagorijevanjem
 - 3.2.2. Gorivo: dizelsko gorivo/benzin/ukapljeni naftni plin/ostalo ⁽²⁾
 - 3.2.3.1. Glavni spremnici za gorivo
 - 3.2.3.1.2. Crtež i tehnički opis spremnika za gorivo sa svim vezama i priključcima za dovod i odvod zraka, zaporima, ventilima i napravama za pričvršćivanje:
.....

⁽¹⁾ Brojevi točaka i bilješke pri dnu stranice, korišteni u ovom opisnom listu, odgovaraju onima iz Priloga I. Direktivi 70/156/EEZ. Točke koje nisu relevantne za Direktivu 98/91/EZ su izostavljene.

⁽²⁾ Prekrižiti nepotrebno.

- 3.2.3.1.3. Crtež koji jasno prikazuje položaj spremnika za gorivo u vozilu:
-
- 3.2.3.2. Pomoćni spremnici za gorivo
- 3.2.3.2.2. Crtež i tehnički opis spremnika za gorivo sa svim vezama i priključcima za dovod i odvod zraka, zaporima, ventilima i napravama za pričvršćivanje:
-
- 3.2.3.2.3. Crtež koji jasno prikazuje položaj spremnika za gorivo u vozilu:
-
8. KOČNI SUSTAV
- 8.5. Protublokirajući kočni sustav: da/ne/nije obvezno ⁽¹⁾
- 8.5.1. Za vozila opremljena protublokirajućim sustavom, opis djelovanja sustava (uključujući sve elektroničke dijelove), dijagram električnog bloka, shema hidrauličkog ili zračnog kruga:
- 8.9. Kratak opis uređaja za kočenje (prema točki 1.6. Dopune Dodatku 1. Prilogu IX. Direktivi 71/320/EEZ):
- 8.11. Podaci o tipu(-ovima) dugotrajnog kočnog sustava:
9. NADOGRADNJA
- 9.1. Vrsta nadogradnje:
- 9.2. Korišteni materijali i način izvedbe:
12. RAZNO
- 12.6. Ograničivač brzine
- 12.6.1. Proizvođač(i):
- 12.6.2. Tip(ovi):
- 12.6.3. Homologacijski broj(evi), ako postoji(-e):
14. POSEBNE ODREDBE ZA VOZILA NAMIJENJENA PRIJEVOZU OPASNIH TVARI
- 14.1. Električna oprema u skladu s Direktivom 94/55/EZ:
- 14.1.1. Zaštita protiv pregrijavanja vodiča:
- 14.1.2. Vrsta prekidača strujnog kruga:
- 14.1.3. Vrsta i djelovanje glavne sklopke akumulatora:
- 14.1.4. Opis i položaj sigurnosne pregrade za tahograf:
- 14.1.5. Opis električnih instalacija pod stalnim naponom. Navesti korištenu normu EN:
-
- 14.1.6. Izvedba i zaštita električnih instalacija smještenih iza vozačke kabine:
- 14.2. Zaštita od požara:
- 14.2.1. Vrsta teško zapaljivog materijala u vozačkoj kabini:

⁽¹⁾ Prekrižiti nepotrebno.

- 14.2.2. Vrsta toplinske zaštite iza vozačke kabine (prema potrebi):
- 14.2.3. Položaj i toplinska zaštita motora:
- 14.2.4. Položaj i toplinska zaštita ispušnog sustava:
.....
- 14.2.5. Vrsta i izvedba toplinske zaštite dugotrajnog kočnog sustava:
.....
- 14.2.6. Vrsta, izvedba i položaj grijača na unutarnje sagorijevanje:
.....
- 14.3. Posebni zahtjevi za nadogradnju, ako postoje, u skladu s Direktivom 94/55/EZ:
.....
- 14.3.1. Opis mjera poduzetih u svrhu ispunjenja zahtjeva za vozila tipa EX/II i tipa EX/III:
.....
- 14.3.2. Kod vozila tipa EX/III, otpornost na utjecaj topline izvana:
.....
-

Dodatak 2.

OBRAZAC

(najveći format: A4 (210 mm × 297 mm))

CERTIFIKAT O EZ HOMOLOGACIJI TIPa

Žig homologacijskog tijela

Izvješće o:

- homologaciji tipa ⁽¹⁾,
- produljenju homologacije tipa ⁽¹⁾,
- odbijanju homologacije tipa ⁽¹⁾,
- povlačenju homologacije tipa ⁽¹⁾,

tipa vozila/sastavnog dijela/samostalne tehničke jedinice ⁽¹⁾ na temelju Direktive 98/91/EZ o motornim vozilima i njihovim prikolicama, namijenjenima za prijevoz opasnih tvari u cestovnom prometu, i izmjeni Direktive 70/156/EEZ o homologaciji tipa motornih vozila i njihovih prikolica.

Br. EZ homologacije tipa:

Razlog produljenja:

ODJELJAK I.

0.1. Marka (trgovački naziv proizvođača):

0.2. Tip:

0.2.1. Trgovački naziv(-i) (prema potrebi):

0.3. Identifikacijska oznaka tipa, ako je oznaka na vozilu/sastavnom dijelu/samostalnoj tehničkoj jedinici ⁽²⁾:

0.3.1. Mjesto oznake:

0.4. Kategorija vozila ⁽³⁾:

0.5. Naziv i adresa proizvođača:

Naziv i adresa proizvođača zadnje proizvodne faze vozila:

0.8. Naziv(i) i adresa(-e) pogona u kojemu(-ima) se vozilo sastavlja:

⁽¹⁾ Prekrižiti nepotrebno.

⁽²⁾ Ako oznake tipa sadrže znakove koji nisu odgovarajući za opis tipa vozila, sastavnog dijela ili samostalne tehničke jedinice na koji se ovaj certifikat o homologaciji tipa odnosi, takve je znakove potrebno u dokumentaciji zamijeniti simbolom „?” (npr. ABC??123??).

⁽³⁾ Kako je definirana u Prilogu II.A Direktivi 70/156/EEZ.

ODJELJAK II.

1. Dodatni podaci (prema potrebi) vidjeti Dopunu
2. Tehnička služba nadležna za provedbu homologacijskih ispitivanja:
3. Datum ispitnog izvješća:
4. Broj ispitnog izvješća:
5. Moguće napomene (vidjeti Dopunu):
6. Mjesto:
7. Datum:
8. Potpis:
9. Kazalo homologacijskog spisa podnesenog nadležnim tijelima nalazi se u prilogu i može se dobiti na zahtjev.

Dopuna

certifikatu o EZ homologaciji tipa br. ... za vozilo namijenjeno prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu u skladu s Direktivom 98/91/EZ

1. Dodatni podaci ⁽¹⁾
- 1.1. Klasifikacija u skladu sa stavkom 3. Priloga I:
- 1.2. Kratak opis tipa vozila s obzirom na njegovu izradbu, dimenzije i sastavne materijale:
-
-
-
-
-
- 1.3. Položaj motora (za tipove EX/II i EX/III, uključujući položaj ispred, odnosno ispod teretnog prostora):
-
-
5. Napomene:
-
-
-
-

⁽¹⁾ Prema potrebi, moguće je pozvati se na opisni list.

31999L0035

1.6.1999.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 138/1

DIREKTIVA VIJEĆA 1999/35/EZ**od 29. travnja 1999.****o sustavu obveznih pregleda radi sigurnog obavljanja linijske plovidbe ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 84. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,

djelujući u skladu s postupkom navedenim u članku 189.c Ugovora ⁽³⁾,

(3) budući da je Vijeće, u svojoj rezoluciji od 22. prosinca 1994. o sigurnosti „roll-on/roll-off” putničkih brodova ⁽⁴⁾, pozvalo Komisiju da podnese prijedloge za obavezan sustav pregleda i nadzora sigurnosti ro-ro putničkih brodova koji plove prema lukama ili iz luka Zajednice, uključujući pravo na istraživanje pomorskih nesreća;

(4) budući da, posebno u pogledu značaja putničkog pomorskog prijevoza na unutarnjem tržištu, djelovanje na razini Zajednice predstavlja najučinkovitiji način uspostavljanja zajedničke minimalne razine sigurnosti za brodove u Zajednici;

(5) budući da je djelovanje na razini Zajednice najbolji način za usklađenu primjenu nekih načela dogovorenih u okviru Međunarodne pomorske organizacija (IMO), izbjegavajući pri tome narušavanje tržišnog natjecanja između različitih luka Zajednice te ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila;

(1) budući da u okviru zajedničke prometne politike treba poduzeti daljnje mjere za poboljšanje sigurnosti u putničkom pomorskom prijevozu;

(2) budući da je Zajednica ozbiljno zabrinuta zbog pomorskih nesreća u kojima su sudjelovali ro-ro putnički brodovi i u kojima je došlo do velikog broja ljudskih žrtava; budući da osobe koje u Zajednici koriste usluge ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila s pravom očekuju primjerenu razinu sigurnosti i imaju se pravo na nju osloniti;

(6) budući da je, obzirom na načelo razmjernosti, Direktiva Vijeća primjereni pravni instrument jer pruža okvir za jednoznačnu i obaveznu primjenu zajedničkih standarda sigurnosti u državama članicama, ostavljajući svakoj državi članici pravo odlučivanja o tome koji provedbeni mehanizmi najbolje odgovaraju njezinom unutarnjem sustavu;

(7) budući da su za sigurnost brodova prvenstveno odgovorne države zastave; budući da svaka država članica mora osigurati ispunjavanje sigurnosnih zahtjeva koji se primjenjuju na ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila koja plove pod zastavom te države članice i na kompanije koje njima upravljaju;

⁽¹⁾ SL C 108, 7.4.1998., str. 122.

⁽²⁾ SL C 407, 28.12.1998., str. 106.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 7. listopada 1998. (SL C 328, 26.10.1998., str. 82.), Zajedničko stajalište Vijeća od 21. prosinca 1998. (SL C 49, 22.2.1999., str. 15.) i Odluka Europskog parlamenta od 10. veljače 1999. (još nije objavljena u Službenom listu).

⁽⁴⁾ SL C 379, 31.12.1994., str. 8.

- (8) budući da nadzor države luke ne predviđa redovne detaljne preventivne preglede i provjere za ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila; budući da stoga treba provjeriti jesu li kompanije i njihovi brodovi i plovila u skladu sa standardima sigurnosti dogovorenima u okviru IMO-a i, prema potrebi, na regionalnoj razini sustavom redovnih obaveznih inspekcijskih pregleda od strane država domaćina; budući da treba spriječiti kompanije da upravljaju takvim brodovima i plovilima, ako ovi inspekcijskim pregledima otkriju opasne nesukladnosti s tim sigurnosnim standardima;
- (9) budući da je ova Direktiva upućena državama članicama kao državama domaćinima; budući da se odgovornosti koje ta uloga nosi temelje na posebnim odgovornostima države luke koje su potpuno usklađene s Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. (Unclos);
- (10) budući da se, u interesu poboljšanja sigurnosti i izbjegavanja narušavanja tržišnog natjecanja, zajednički standardi sigurnosti trebaju primjenjivati na sve ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila, bez obzira na zastavu pod kojom plove, koji plove na redovnim linijama prema ili iz neke luke država članica u međunarodnoj plovidbi kao i u domaćoj plovidbi morskim područjima udaljenim više od 20 milja od obale na koju se osobe koje su pretrpile brodolom mogu iskrcati, ostavljajući istodobno mogućnost državama članicama da prošire područje primjene Direktive na ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila koja obavljaju domaću plovidbu u morskim područjima unutar 20 milja od obale;
- (11) budući da je potrebno da države domaćini provjere da li ro-ro putnički brodovi i brza putnička plovila koja plove prema lukama i iz luka Zajednice ispunjavaju određene usklađene zahtjeve za izdavanjem svjedodžbi i preglede države zastave;
- (12) budući da navedeni ro-ro putnički brodovi i brza putnička vozila u vrijeme izgradnje kao i tijekom cijelog svog vijeka, trebaju također ispunjavati primjenjive klasifikacijske standarde u vezi gradnje i održavanja trupa, glavnih i pomoćnih strojeva, električnih uređaja i nadzornih uređaja te moraju biti opremljeni zapisivačem podataka o putovanju koji je u skladu s odgovarajućim međunarodnim zahtjevima;
- (13) budući da države domaćini trebaju provjeravati upravljaju li kompanije, koje pružaju te usluge, svojim ro-ro putničkim brodovima i brzim putničkim plovilima na način koji jamči maksimalnu sigurnost; budući da zainteresiranim državama članicama koje nisu države zastave, treba dozvoliti puno sudjelovanje u svakom istražnom postupku u slučaju pomorske nesreće;
- (14) budući da je od temeljnog značaja provjeriti poštuju li uprave trećih zemalja države zastave obveze kompanija da surađuju u istražnom postupku u slučaju pomorske nesreće ili nezgode i ispunjavaju propise priznatih organizacija za klasifikaciju brodova i, prema potrebi, za izdavanje svjedodžbi; budući da bi takve uprave morale prihvatiti upotrebu usklađenih postupaka pregleda i postupaka izdavanja svjedodžbi;
- (15) budući da, države domaćini trebaju, kako bi osigurale stalnu usklađenost ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila sa zahtjevima ove Direktive, provoditi preglede prije početka pružanja usluge, i zatim u redovnim razmacima te uvijek kada nastupi značajna promjena radnih okolnosti;
- (16) budući da zbog smanjenja opterećenosti kompanija, treba voditi računa o prethodnim provjerama i pregledima; ro-ro putnički brodovi i brza putnička plovila trebaju se izuzeti od pregleda kada se potvrdi da ispunjavaju zahtjeve ove Direktive za rad na sličnim linijama, te za zamjenske brodove i plovila trebaju važiti posebna rješenja; budući da ro-ro putnički brodovi i brza putnička plovila koja su uspješno prošla pregled u državi domaćina ne trebaju podlijegati proširenim inspekcijskim pregledima prema Direktivi Vijeća 95/21/EZ od 19. lipnja 1995. o jačanju međunarodnih standarda u odnosu na sigurnost broda, sprečavanje onečišćenja i uvjeta života i rada na brodovima (nadzor države luke) ⁽¹⁾ koji koriste luke Zajednice i plove u vodama koje su u nadležnosti država članica;
- (17) budući da države članice trebaju surađivati u izvršavanju svojih odgovornosti kao države domaćini;

⁽¹⁾ SL L 157, 7.7.1995., str. 1., Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 98/42/EZ (SL L 184, 27.6.1998., str. 40.).

(18) budući da bi za države članice moglo biti korisno da im u izvršavanju njihovih zadaća pomažu priznate organizacije koje ispunjavaju zahtjeve Direktive Vijeća 94/57/EZ od 22. studenoga 1994. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije za inspekcijski pregled i nadzor brodova te odgovarajuće djelatnosti pomorskih uprava ⁽¹⁾;

(19) budući da, pri planiranju inspekcijskog pregleda, treba voditi računa o rasporedima rada i održavanja ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila;

(20) budući da države članice trebaju osigurati da njihov unutarnji pravni sustav omogućava njima i svakoj drugoj bitno zainteresiranoj državi članici sudjelovanje ili suradnju u istragama nesreća, odnosno provođenje istraga nesreća na temelju odredaba IMO-vog Kodeksa za istrage pomorskih nesreća; budući da ishod takvih istraga treba biti javno dostupan;

(21) budući da će skup pridruženih mjera u područjima sustava usmjeravanja plovidbe, planiranja intervencija i lokalnih ograničenja u plovidbi dodatno unaprijediti sigurnost;

(22) budući da, kako bi se omogućilo praćenje primjene ove Direktive, treba izraditi bazu podataka koja se temelji na informacijama prikupljenim pri pregledima;

(23) budući da je potrebno da Odbor koji se sastoji od predstavnika država članica pomaže Komisiji u učinkovitoj primjeni ove Direktive; budući da Odbor koji se navodi u članku 12. Direktive Vijeća 93/75/EEZ od 13. rujna 1993. o minimalnim zahtjevima za brodove koji uplovljavaju u luke Zajednice ili ih napuštaju i prevoze opasne ili onečišćujuće tvari ⁽²⁾, može preuzeti tu funkciju;

(24) budući da određene odredbe Direktive Odbor može prilagoditi kako bi ih uskladio s mjerama Zajednice ili IMO-a i poboljšao način uzimanja u obzir budućih izmjena Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. (SOLAS) koje stupe na snagu i kako bi se osigurala usklađena provedba izmjena nekih IMO rezolucija bez proširivanja njihovog područja primjene,

DONIJELO JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Svrha

Svrha ove Direktive je uspostava sustava obaveznih pregleda koji će omogućiti veću sigurnost u obavljanju redovnog linijskog prijevoza ro-ro putničkim brodovima i brzim putničkim plovilima prema lukama ili iz luka država članica Zajednice i omogućiti državama članicama pravo da provode, sudjeluju ili surađuju u istražnim postupcima pomorskih nesreća ili nezgoda na tim linijama.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive i njezinih Priloga:

(a) „ro-ro putnički brod (trajekt)” znači pomorski putnički brod opremljen tako da omogućava cestovnim i željezničkim vozilima da se ukrcaju („roll on”) na brod ili iskrcaju („roll off”) s njega, koji prevozi više od 12 putnika;

(b) „brzo putničko plovilo” znači brzo putničko plovilo kako je definirano Pravilom 1. poglavlja X. Konvencije SOLAS 1974 s izmjenama na dan donošenja ove Direktive, koje prevozi više od 12 putnika;

(c) „putnik” znači svaka osoba osim:

i. zapovjednika i članova posade ili drugih osoba zaposlenih na brodu ili uključenih u bilo koju djelatnost na brodu za njegove potrebe; i

ii. djeteta mlađeg od jedne godine;

⁽¹⁾ SL L 319, 12.12.1994., str. 20., Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 97/58/EZ (SL L 274, 7.10.1997., str. 8.)

⁽²⁾ SL L 247, 5.10.1993., str. 19., Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 98/74/EZ (SL L 276, 13.10.1998., str. 7.).

- (d) „Konvencija SOLAS 1974” znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, zajedno s njezinim Protokolima i izmjenama, kako je bila na snazi na dan donošenja ove Direktive;
- (e) „Kodeks o brzim plovilima” znači „Međunarodni kodeks o sigurnosti brzih plovila” iz Rezolucije IMO-vog Odbora za pomorsku sigurnost MSC 36 (63) od 20. svibnja 1994., s izmjenama na dan donošenja ove Direktive;
- (f) „redovna linija” znači niz putovanja ro-ro putničkih brodova ili brzih putničkih plovila koji prometuju između dvije ili više istih luka, ili niz plovidaba iz ili prema istoj luci bez međupostaja, ili:
- i. prema objavljenom redu plovidbe; ili
- ii. na putovanjima koja su tako pravilna i učestala da čine prepoznatljiv sustavan niz;
- (g) „morsko područje” znači svako morsko područje uključeno na popis koji je sastavljen u skladu s člankom 4. Direktive Vijeća 98/18/EZ od 17. ožujka 1998. o sigurnosnim propisima i standardima za putničke brodove ⁽¹⁾;
- (h) „svjedodžbe” su:
- i. za ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila u međunarodnoj plovidbi, svjedodžbe o sigurnosti izdane prema Konvenciji SOLAS 1974 kako je izmijenjena, zajedno s odgovarajućim evidencijama opreme i primjerima svjedodžbi i dozvola za rad, gdje je to primjereno;
- ii. za ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila u domaćoj plovidbi, svjedodžbe o sigurnosti izdane prema Direktivi 98/18/EZ zajedno s odgovarajućim evidencijama opreme i primjerima svjedodžbi i dozvola za rad, gdje je to primjereno;
- (i) „svjedodžba o izuzimanju” znači svaka svjedodžba izdana u skladu s odredbama Pravila 1. B/12.a vi. Konvencije SOLAS 1974;
- (j) „uprava države zastave” znači nadležna tijela države pod čijom zastavom plovi ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo;
- (k) „država domaćin” znači država članica u čiju luku (luke) uplovljava, ili iz čije luke isplavljava ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo na redovnoj liniji;
- (l) „međunarodna plovidba” znači plovidba morem iz luke države članice prema luci izvan države članice, ili obratno;
- (m) „domaća plovidba” znači plovidba morskim područjima koja počinje u luci države članice i završava u istoj ili drugoj luci u istoj državi članici;
- (n) „priznata organizacija” znači organizacija priznata u skladu s člankom 4. Direktive 94/57/EZ;
- (o) „kompanija” znači kompanija koja upravlja jednim ili više ro-ro putničkih brodova kojima je izdana potvrda o usklađenosti sukladno članku 5. stavku 2. Uredbe Vijeća (EZ) br. 3051/95 od 8. prosinca 1995. o sigurnom upravljanju „roll on/roll off” putničkim brodovima (ro-ro putnički brodovi) ⁽²⁾, ili kompanija koja upravlja brzim putničkim plovilom koje posjeduje potvrdu o usklađenosti izdanu u skladu s Pravilom IX/4 Konvencije SOLAS 1974 s izmjenama na dan donošenja ove Direktive;
- (p) „Kodeks za istrage pomorskih nesreća” znači Kodeks za istrage pomorskih nesreća i nezgoda koji je donio IMO, Rezolucijom skupštine A.849(20) od 27. studenoga 1997.;
- (q) „poseban pregled” znači pregled koji provodi država domaćin kako se navodi u člancima 6. i 8.;
- (r) „stručni inspektor” znači zaposlenik u javnom sektoru ili druga osoba s propisnim ovlaštenjem nadležnog tijela države članice za provođenje pregleda i inspeksijskih pregleda koji se odnose na svjedodžbe i ispunjavanje kriterija o stručnoj spremi i neovisnosti navedenih u Prilogu V.;
- (s) „nedostatak” znači zatečeno stanje koje nije u skladu sa zahtjevima ove Direktive.

⁽¹⁾ SL L 144, 15.5.1998., str. 1.

⁽²⁾ SL L 320, 30.12.1995., str. 14. Uredba kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 179/98 (SL L 19, 24.1.1998., str. 35.).

Članak 3.

Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na sve ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila na redovnoj liniji prema luci države članice ili iz nje, bez obzira na zastavu pod kojom plove, kada plove u međunarodnoj plovidbi ili u domaćoj plovidbi u morskim područjima koje pokriva razred A iz članka 4. Direktive 98/18/EZ.

2. Države članice mogu ovu Direktivu primjenjivati na ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila u domaćoj plovidbi u ostalim morskim područjima koja nisu navedena u stavku 1. U takvim okolnostima na sve ro-ro putničke brodove ili brza putnička plovila koji plove pod istim uvjetima primjenjuju se odgovarajući propisi, bez razlike u odnosu na zastavu, državu ili mjesto poslovnog nastana kompanije.

Članak 4.

Početne provjere koje se zahtijevaju za ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila

1. Prije početka plovidbe ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila na redovnoj liniji, ili u roku od 12 mjeseci od datuma navedenog u članku 19. stavku 1. za ro-ro putničke brodove ili brza putnička plovila koja na taj dan već plove na redovnoj liniji, države domaćini provjeravaju da ro-ro putnički brodovi i brza putnička plovila:

- (a) posjeduju valjane svjedodžbe, koje je izdala uprava države zastave ili priznata organizacija koja djeluje u njezino ime;
- (b) su pregledana radi izdavanja svjedodžbi u skladu s odgovarajućim postupcima i smjernicama priloženim IMO Rezoluciji skupštine A.746(18) o preporukama za preglede prema usklađenom sustavu pregleda i izdavanja svjedodžbi, kako vrijede u vrijeme donošenja ove Direktive, ili postupcima koji su osmišljeni radi postizanja istog cilja;

(c) ispunjavaju klasifikacijska pravila u skladu s propisima priznate organizacije, ili propisima koje uprava države zastave prihvaća kao jednakovrijedne za gradnju i održavanje trupa, strojeva te električnih i nadzornih uređaja;

(d) su opremljeni zapisivačem podataka o putovanju (VDR) radi pružanja podataka koji bi mogli pomoći u mogućem istražnom postupku nesreće. VDR mora ispunjavati standarde izvedbe iz IMO Rezolucije skupštine A.861(20) od 27. studenoga 1997. i biti u skladu s normama o ispitivanju utvrđenim u normi br. 61996 Međunarodnog elektrotehničkog povjerenstva (IEC). Međutim, VDR uređaji koji se ugrađuju na ro-ro putničkim brodovima i brzim putničkim plovilima izgrađenima prije stupanja na snagu ove Direktive, mogu se izuzeti od ispunjavanja nekim zahtjevima. Ta se izuzeća i uvjeti pod kojima se mogu dodijeliti donose u skladu s postupkom utvrđenim u članku 16.;

(e) ispunjavaju posebne zahtjeve stabiliteta, donesene na regionalnoj razini i prenesene u nacionalna zakonodavstva u skladu s postupkom obavješćivanja utvrđenim Direktivom 98/34/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 22. lipnja 1998. o utvrđivanju postupaka za prikupljanje podataka u području tehničkih normi i propisa i propisa o uslugama informacijskog društva⁽¹⁾, kada rade u području pokrivenom tim nacionalnim zakonodavstvom, pod uvjetom da ti zahtjevi ne prelaze one navedene u Prilogu Rezoluciji 14 (Zahtjevi stabiliteta u sporazumu) konferencije SOLAS iz 1995. i priopćene glavnom tajniku IMO-a, u skladu s postupcima navedenim u točki 3. te Rezolucije.

2. Stavak 1. točka (e) primjenjuje se na brza putnička plovila samo kada je primjereno.

Članak 5.

Početne provjere koje se zahtijevaju u odnosu na kompanije i države zastave

Prije početka rada ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila na redovnoj liniji, ili u roku od 12 mjeseci od datuma navedenog u članku 19. stavku 1. za ro-ro putničke brodove ili brza putnička plovila koji na taj dan već plove na redovnoj liniji, države domaćini:

⁽¹⁾ SL L 204, 21.7.1998., str. 37. Direktiva kako je izmijenjena Direktivom 98/48/EZ (SL L 217, 5.8.1998., str. 18.).

1. provjeravaju da kompanije koje upravljaju ili namjeravaju upravljati takvim brodom ili plovilom na redovnoj liniji:

(a) poduzmu potrebne mjere kako bi se osigurala primjena posebnih zahtjeva utvrđenih u Prilogu I. i državama domaćinima koje sudjeluju na redovnoj liniji pružio dokaz o usklađenosti s ovim stavkom i člankom 4.;

(b) će unaprijed pristati da države domaćini i svaka bitno zainteresirana država članica može provoditi, u potpunosti sudjelovati ili surađivati u svakoj istrazi pomorske nesreće ili nezgode u skladu s člankom 12., i da će im dozvoliti pristup podacima prikupljenim pomoću VDR uređaja na njihovom brodu ili plovilu uključenom u takvu nesreću ili nezgodu;

2. provjeravaju za takav brod ili plovilo koje plovi pod zastavom koja nije zastava države članice, je li ta država zastave prihvatila obvezu kompanije o ispunjavanju zahtjeva ove Direktive.

Članak 6.

Početni posebni pregledi

1. Prije početka rada ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila na redovnoj liniji, ili u roku od 12 mjeseci od datuma navedenog u članku 19. stavku 1. za ro-ro putničke brodove ili brza putnička plovila koji na taj dan već plove na redovnoj liniji, države domaćini provode početni posebni pregled, u skladu s prilogima I. i III. kako bi se uvjerile da ro-ro putnički brodovi ili brza putnička plovila ispunjavaju potrebne zahtjeve za siguran rad na redovnoj liniji.

2. Kad se ovaj članak primjenjuje prije početka plovidbe, države domaćini određuju datum početnog posebnog pregleda, najviše jedan mjesec nakon primitka dokaza potrebnih za dovršavanje provjera u skladu s člancima 4. i 5.

Članak 7.

Posebne odredbe

1. Kada ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo plovi na drugoj redovnoj liniji, nova država domaćin u najvećoj mjeri

uzima u obzir provjere i preglede koji su za taj brod ili plovilo prethodno provedeni u svrhu plovidbe na prethodnoj redovnoj liniji pokrivenoj ovom Direktivom. Pod uvjetom da je nova država domaćin zadovoljna ovim prijašnjim provjerama i pregledima te da su oni u skladu s novim uvjetima rada, ne trebaju se primjenjivati članci 4., 5. i 6. prije nego ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo započne s radom na novoj redovnoj liniji.

2. Članci 4., 5. i 6. ne trebaju se primjenjivati kada ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo, koji su u skladu s ovom Direktivom i već rade na redovnoj liniji pokrivenoj ovom Direktivom, prelaze na drugu liniju pokrivenu ovom Direktivom i države domaćini se slažu da su značajke linije slične, a ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo ispunjava sve zahtjeve za siguran rad na toj liniji.

Na zahtjev kompanije, dotične države domaćini mogu unaprijed potvrditi svoju suglasnost u pogledu sličnosti značajki linije.

3. U slučajevima kad, zbog nepredvidivih okolnosti, treba hitno uvesti zamjenski ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo, kako bi se osigurala neprekidna usluga, i stavci 1. i 2. se ne primjenjuju, država domaćin može dozvoliti početak rada broda ili plovila pod uvjetom:

(a) da vizualni inspekcijski pregled i provjera isprava ne ukazuje da ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo ne ispunjava potrebne zahtjeve za sigurnu plovidbu; i

(b) da država domaćin provede provjere i preglede dokumenata prema člancima 4., 5. i 6. u roku jednog mjeseca.

Članak 8.

Redoviti posebni pregledi i drugi pregledi

1. Države domaćini moraju svakih 12 mjeseci provoditi:

— posebni pregled, u skladu s Prilogom III., i

— preglede tijekom redovne plovidbe, koji pokrivaju dovoljno točaka navedenih u prilogima I., III. i IV. kako bi se država domaćin uvjerila da brod ili plovilo nastavlja ispunjavati sve potrebne zahtjeve za sigurnu plovidbu.

Početni posebni pregled u skladu s člankom 6. računa se kao posebni pregled u smislu ovog članka.

2. Država domaćin provodi poseban pregled u skladu s Prilogom III. svaki puta kad ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo obavi popravke, preinake ili promjene glavnih značajki, ili kada se promijeni upravljanje ili zastava, ili dođe do prijenosa razreda. Međutim, u slučaju promjene upravljanja ili zastave, ili prijenosa razreda, država domaćin može, nakon uzimanja u obzir prethodnih provjera i pregleda broda ili plovila i pod uvjetom da ova promjena ili prijenos ne utječe na siguran rad broda ili plovila, izdvojiti brod ili plovilo iz posebnog pregleda koji se zahtijeva ovim stavkom.

3. Ako pregledi navedeni u stavku 1. potvrde ili otkriju postojanje nedostataka u vezi zahtjeva ove Direktive koji zahtijevaju zabranu rada, sve troškove u vezi pregleda pokriva kompanija u bilo kojem uobičajenom računovodstvenom razdoblju.

Članak 9.

Obavješćivanje

Države domaćini odmah, u pisanom obliku, obavješćuju kompanije o ishodu provjera i pregleda prema člancima 4., 5., 6. i 8.

Članak 10.

Zabrana plovidbe

1. Država domaćin zabranjuje plovidbu ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila na redovnoj liniji:

(a) kada nije u mogućnosti potvrditi ispunjavanje zahtjeva iz članka 4. i 5.;

(b) uvijek kada se tijekom pregleda navedenih u člancima 6. i 8. otkriju nedostaci koji predstavljaju neposrednu opasnost za ljudski život, brod ili plovilo, njegovu posadu i putnike;

(c) kada se utvrdi nemogućnost ispunjavanja instrumenata Zajednice navedenih u Prilogu II. što predstavlja neposrednu opasnost za ljudski život, brod ili plovilo, njegovu posadu ili putnike;

(d) uvijek kada se država zastave nije s njom savjetovala o pitanjima navedenim u članku 13. stavku 1. ili 5.,

sve dok država domaćin ne ustanovi da je opasnost otklonjena i zahtjevi Direktive ispunjeni.

Država domaćin obavješćuje kompaniju u pisanom obliku o odluci o zabrani operacija ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila, dajući puno objašnjenje.

2. Međutim, kada ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo već plovi na redovnoj liniji i otkriju se nedostaci, država domaćin od kompanije zahtijeva da odmah poduzme potrebne mjere za njihovo uklanjanje ili u jasno određenom razumnom roku, pod uvjetom da ne predstavljaju neposrednu opasnost za sigurnost broda ili plovila, njegove posade ili putnika. Nakon otklanjanja nedostataka, dotične države domaćini provjeravaju je li to otklanjanje u cijelosti bilo provedeno na zadovoljavajući način. Ako to nije slučaj, zabranit će operacije broda ili plovila.

3. Države članice, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom, uspostavljaju i održavaju odgovarajuće postupke u vezi prava na žalbu kompanije protiv odluke o zabrani plovidbe. Žalbe se trebaju rješavati brzo. Žalba automatski ne odgađa pravne učinke odluke.

Nadležno tijelo mora propisno izvijestiti kompaniju o njenom pravu na žalbu.

4. U slučajevima gdje se primjenjuju članci 4., 5. i 6., prije početka plovidbe ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila na redovnoj liniji, odluka o zabrani rada broda mora se donijeti u roku od jednog mjeseca od početnog posebnog pregleda i o njoj treba odmah obavijestiti kompaniju.

Članak 11.**Postupci u vezi početnih i redovitih posebnih pregleda**

1. Ro-ro putnički brodovi i brza putnička plovila, koji su na zadovoljstvo uključene države (država) domaćina podvrgnuti posebnim pregledima, izuzimaju se od proširenih inspekcijskih pregleda tih država članica navedenih u članku 7. stavku 4. Direktive 95/21/EZ i proširenih inspekcijskih pregleda na temelju očitih razloga pripadanja kategoriji putničkih brodova navedenih u članku 7. stavku 1. i Prilogu V.A.3. te Direktive.

2. Uprave dviju ili više država domaćina uključenih u posebni pregled istog broda ili plovila međusobno surađuju. Posebne preglede provodi tim sastavljen od stručnih inspektora uključene(-ih) države(-a) domaćina. Uvijek kada postoji potreba za ocjenom kakvoće ispunjavanja odredaba u vezi razreda broda, države domaćini osiguravaju da u timu sudjeluju potrebni stručnjaci, uključujući i inspektora priznate organizacije kada je primjereno. Inspektori izvještavaju uprave država domaćina o nedostacima. Država domaćin dostavlja ove podatke državi zastave, ako to nije država domaćin koja u pregledu sudjeluje.

3. Uključena država domaćin može pristati na provođenje pregleda na zahtjev druge uključene države domaćina.

4. Države domaćini, kada to zahtijevaju kompanije, pozivaju upravu države zastave koja nije država domaćin, da budu zastupljene u bilo kojem posebnom pregledu prema odredbama ove Direktive.

5. Države domaćini, pri planiranju pregleda u skladu s člancima 6. i 8., vode računa o rasporedu rada i održavanju brodova ili plovila.

6. Nalazi posebnih pregleda se bilježe u izvještaju čiji se oblik određuje u skladu s postupkom utvrđenim u članku 16.

7. U slučaju stalnog neslaganja među državama domaćinima o ispunjavanju zahtjeva članaka 4. i 5. stavka 1., uprava bilo

koje države domaćina uključene u poseban pregled odmah obavješćuje Komisiju o razlozima neslaganja.

8. Komisija odmah pokreće postupke za donošenje odluke u skladu s postupkom utvrđenim u članku 16.

Članak 12.**Istraživanje nesreća**

1. Države članice određuju, u okviru njihovog unutarnjeg pravnog sustava, pravni status koji će omogućiti njima i svim drugim bitno zainteresiranim državama članicama da sudjeluju, surađuju ili, kada je to moguće prema Kodeksu o istraživanju pomorskih nesreća, da provode bilo koji istražni postupak o pomorskoj nesreći ili nezgodi koja uključuje ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo.

2. Izrazi „bitno zainteresirana država”, „vodeća država u istrazi” i „pomorska nesreća” imaju isto značenje kao u Kodeksu o istraživanju pomorskih nesreća.

3. Kada je ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo uključeno u pomorsku nesreću, država u čijim se vodama nesreća ili nezgoda dogodila pokreće istražni postupak, ili ako se dogodila u drugim vodama taj postupak pokreće posljednja država članica koju je brod ili plovilo posjetilo. Ova država ostaje odgovorna za istražni postupak i koordinaciju s drugim bitno zainteresiranim državama, sve dok se ne postigne obostrani sporazum o tome koja će biti vodeća država u istrazi.

4. Države članice koje provode, sudjeluju ili surađuju u tim istražnim postupcima trebaju se pobrinuti da se istražni postupak dovrši na najučinkovitiji način u najkraćem mogućem roku, uzimajući u obzir Kodeks o istraživanju pomorskih nesreća.

5. Države članice osiguravaju javno objavljivanje izvještaja proizašlih iz tih istražnih postupaka, u skladu s točkom 12.3. Kodeksa o istraživanju pomorskih nesreća, te da se o njima obavijesti Komisija.

Članak 13.

Popratne mjere

1. Države članice koje izdaju ili priznaju svjedodžbu o izuzeću rade zajedno s uključenom državom domaćinom ili upravom države zastave pri rješavanju svakog neslaganja u vezi pogodnosti za izuzeća prije početnog posebnog pregleda.

2. Države članice provode kopnene sustave upravljanja plovidbom i druge informacijske sustave u skladu s IMO Rezolucijom A.795(19) za pomoć ro-ro putničkim brodovima i brzim putničkim plovilima u sigurnom održavanju redovne linije, ili njezinog dijela, za čiju su sigurnost odgovorne.

3. Svaka država članica dostavlja Komisiji preslike izvještaja o pregledu, navedenih u članku 11. stavku 6. zajedno s IMO brojem za identifikaciju, ako se primjenjuje. Komisija može, u skladu s postupkom utvrđenim u članku 16., odlučiti o odgovarajućim mjerama za dodjeljivanje identifikacijskog broja drugim brodovima. Ako su dvije ili više država domaćina uključene u redovnu liniju, podatke može dostaviti jedna od tih država domaćina. Komisija osniva i vodi baze podataka koje sadrže dostavljene podatke. Uvjeti pristupa bazama podataka određuju se u skladu s postupkom utvrđenim u članku 16.

4. Države članice osiguravaju da kompanije koje upravljaju ro-ro putničkim brodovima ili brzim putničkim plovilima na redovnim linijama prema njihovim lukama ili iz njihovih luka, budu u mogućnosti voditi i provoditi integrirani sustav planiranja brodskih intervencija. U tu svrhu koriste okvir predviđen IMO Rezolucijom skupštine A.852(20) o smjernicama za strukturu integriranog sustava planiranja. Ako dvije ili više država članica sudjeluju kao države domaćini na redovnim linijama one zajednički uspostavljaju nacrt različitih plovidbenih putova.

5. Države članice osiguravaju da ih uprava države zastave potpuno uključi u njihovu ulogu država domaćina prije izdavanja dozvole za upravljanje brzim putničkim vozilom, u skladu s odredbama stavka 1.9.3. Kodeksa o brzim plovilima. One osiguravaju uspostavljanje ili održavanje ograničenja rada koja zahtijevaju lokalne prilike, potrebna radi zaštite života, prirodnih resursa i obalnih aktivnosti te poduzimaju mjere za stupanje na snagu ovih ograničenja.

Članak 14.

Suradnja među državama domaćinima

Države domaćini uključene u iste redovne linije moraju uspostaviti međusobnu vezu primjenom ove Direktive.

Članak 15.

Mjere potpore

Države članice obavješćuju treće zemlje koje imaju odgovornosti države zastave ili odgovornosti slične onima države domaćina u odnosu na ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila koja spadaju u područje primjene ove Direktive i plove između luke države članice i luke treće zemlje, o zahtjevima ove Direktive prema svakoj kompaniji koja održava redovite linije prema lukama ili iz luka Zajednice.

Članak 16.

Regulatorni odbor

1. Komisiji pomaže odbor osnovan u skladu s člankom 12. stavkom 1. Direktive 93/75/EEZ.

2. Predstavnici Komisije dostavljaju odboru nacrt mjera koje treba poduzeti. Odbor donosi svoje mišljenje o nacrtu, u vremenskom roku koji predsjedavajući može utvrditi ovisno o hitnosti predmeta. Mišljenje se donosi većinom utvrđenom u članku 148. stavku 2. Ugovora u slučaju odluka koje treba donijeti Vijeće na prijedlog Komisije. Glasovi predstavnika država članica u odboru ponderiraju se na način utvrđen tim člankom. Predsjedavatelj ne glasa.

3. (a) Komisija donosi predviđene mjere ako su u skladu s mišljenjem odbora.

(b) Ako predviđene mjere nisu u skladu s mišljenjem odbora, ili ako mišljenje nije doneseno, Komisija bez odlaganja, dostavlja prijedlog Vijeću u vezi mjera koje treba poduzeti. Vijeće odlučuje kvalificiranom većinom.

Ako, po isteku osam tjedana od datuma obraćanja Vijeću, Vijeće nije odlučilo, predložene mjere donosi Komisija.

Članak 17.

Postupak izmjene

U skladu s postupkom utvrđenim u članku 16.:

- (a) prilozi;
- (b) definicije;
- (c) upućivanja na instrumente Zajednice;
- (d) upućivanja na rezolucije IMO-a,

mogu se izmijeniti u mjeri potrebnoj za usklađivanje s mjerama Zajednice ili IMO-a koje su stupile na snagu, ali ne proširujući područje primjene ove Direktive.

Prilozi se također mogu izmijeniti u skladu s postupkom utvrđenim u članku 16. kada je potrebno poboljšati rješenja utvrđena ovom Direktivom, bez proširivanja njezinog područja primjene.

Članak 18.

Sankcije

Države članice utvrđuju sustav sankcija za kršenja nacionalnih odredaba donesenih u skladu s ovom Direktivom i poduzimaju sve potrebne mjere za primjenu tih sankcija. Tako predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

Članak 19.

Primjena

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 1. prosinca 2000. i o tome odmah obavješćuju Komisiju.

2. Odredbe članka 4. stavka 1. točke (d) primjenjuju se najkasnije 30 mjeseci nakon datuma objave IEC norme br. 61996 ili 1. siječnja 2001., ovisno o tome koji od ovih datuma nastupi kasnije.

3. Kad države članice donose ove mjere, one prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

4. Države članice odmah obavješćuju Komisiju o svim odredbama nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva. Komisija o tome obavješćuje druge države članice.

Članak 20.

Ocjenjivanje primjene

Komisija ocjenjuje primjenu ove Direktive tri godine nakon datuma navedenog u članku 19. stavku 1. na temelju podataka koje dostave države članice u skladu s člankom 13.

Članak 21.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Članak 22.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Luxembourg 29. travnja 1999.

Za Vijeće
Predsjednik
W. MÜLLER

PRILOG I.

POSEBNI ZAHTJEVI KOJE TREBAJU ISPUNJAVATI KOMPANIJE

kako se navodi u članku 5. stavku 1. i člancima 6. i 8.

Kompanije moraju na svojim ro-ro putničkim brodovima i brzim putničkim plovilima osigurati:

1. odgovarajuće podatke o raspoloživim kopnenim sustavima za upravljanje plovidbom i ostalim informacijskim sustavima za pomoć pri sigurnom vođenju plovidbe koje zapovjednik mora imati prije početka plovidbe broda ili plovila te da zapovjednik upotrebljava sustave za upravljanje plovidbom i informacijske sustave koje su uspostavile države članice;
2. primjenu odgovarajućih odredaba stavaka 2. do 6. okružnice MSC/Circular 699, o revidiranim smjernicama za sigurnosna uputstva za putnike;
3. da je na lako dostupnom mjestu postavljena ploča s opisom rada na brodu koja sadrži:
 - a) raspored rada na moru i rada u luci; i
 - b) maksimalan broj radnih sati ili minimalne sate odmora koji se zahtijevaju za dežurne članove posade;
4. da zapovjednik nije spriječen u donošenju odluka, koje su po njegovoj stručnoj procjeni potrebne za sigurnu plovidbu i rad, posebno u teškim vremenskim uvjetima i na nemirnom moru;
5. da zapovjednik vodi bilješke o aktivnostima plovidbe i događajima koji su važni za sigurnost plovidbe;
6. da se o svakom oštećenju, ili trajnoj deformaciji vrata u oplati broda i pripadnom dijelu vanjske oplata, koje može utjecati na čvrstoću broda ili plovila, te o svakom nedostatku mehanizama za učvršćenje takvih vrata, odmah izvijeste uprave države pod čijom zastavom brod plovi i države domaćina te da se ta oštećenja odmah poprave na zadovoljstvo uprava;
7. da važeći plan plovidbe bude na raspolaganju prije polaska ro-ro putničkog broda ili brzog plovila. Pri pripremanju plana plovidbe treba uzeti u obzir smjernice navedene u MSC Rezoluciji ... (70) o smjernicama za planiranje plovidbe;
8. da su putnici informirani o uslugama i pomoćnim službama koje su na raspolaganju starijim i osobama sa smanjenom sposobnosti na brodu te ih predoče u obliku prikladnom za ljude oštećena vida.

PRILOG II.

POPIS INSTRUMENATA ZAJEDNICE

naveden u članku 10. stavku 1. c

- Direktiva Vijeća 93/75/EEZ od 13. rujna 1993. o minimalnim zahtjevima za brodove koji uplovljavaju u luke Zajednice ili ih napuštaju i prevoze opasne ili onečišćujuće tvari (SL L 247, 5.10.1993., str. 19.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 98/74/EZ (SL L 276, 13.10.1998., str. 7.),
 - Direktiva Vijeća 94/58/EZ od 22. studenoga 1994. o minimalnoj razini izobrazbe pomoraca (SL L 319, 12.12.1994., str. 28.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 98/35/EZ (SL L 172, 17.6.1998., str. 1.), gdje je primjenjiva,
 - Uredba Vijeća (EZ) br. 3051/95 od 8. prosinca 1995. o sigurnom upravljanju roll on/roll off putničkim brodovima (ro-ro putnički brodovi) (SL L 320, 30.12.1995., str. 14.). Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 179/98 (SL L 19, 24.1.1998., str. 35.).
-

PRILOG III.

POSTUPCI ZA POSEBNE PREGLEDE

(kako se navodi u člancima 6. do 8.)

1. Posebni pregledi trebaju osigurati ispunjavanje zakonskih zahtjeva, posebno onih u vezi konstrukcije, pregrađivanja i stabilnosti, strojnih i električnih sustava, ukrcaja, stabilnosti, protupožarne zaštite, maksimalnog broja putnika, sredstava za spašavanje i prijevoza opasnih tvari, radiokomunikacija i navigacije, te da u tu svrhu i tamo gdje je primjenjivo uključuju najmanje:

- pokretanje generatora u nuždi,
- pregled rasvjete u nuždi,
- pregled izvora napajanja u nuždi za radijske uređaje,
- ispitivanje javnog razglasa,
- protupožarnu vježbu, uključujući demonstraciju sposobnosti upotrebe opreme vatrogasca,
- rad protupožarne pumpe u nuždi, s dva protupožarna crijeva spojena na glavni požarni vod,
- ispitivanje rada daljinskoga gašenja dovoda goriva u kotlove, glavne i pomoćne strojeve te zaustavljanje ventilatora,
- ispitivanje naprava za daljinsko i lokalno zatvaranje protupožarnih zaklopki,
- ispitivanje sustava za otkrivanje požara i sustava uzbune,
- ispitivanje ispravnosti zatvaranja požarnih vrata,
- rad kaljužnih pumpi,
- zatvaranje vodonepropusnih pregradnih vrata, lokalno i daljinski,
- vježbu kojom se pokazuje da su ključni članovi posade upoznati s planom kontrole oštećenja,
- spuštanje najmanje jedne brodice za prikupljanje i jedne brodice za spašavanje u more, pokretanje i ispitivanje motora i kormilarskog sustava te vraćanje brodice na njihovo mjesto na brodu,
- provjera inventara svih brodica za spašavanje i za prikupljanje,
- ispitivanje kormilarskog stroja i pomoćnog kormilarskog uređaja broda ili plovila.

2. Posebni pregledi uključuju provjeru predviđenog sustava brodskog održavanja.

3. Posebni pregledi usmjereni su na upoznavanje članova posade sa sigurnosnim postupcima, postupcima u slučaju opasnosti, održavanjem, radnom praksom, sigurnošću putnika, postupcima na zapovjedničkom mostu i postupcima u vezi tereta i vozila, te njihovu učinkovitost. Provjerava se sposobnost pomoraca da razumiju, i kada je primjereno, izdaju naredbe i uputstva te povratne izvještaje na zajedničkom radnom jeziku koji se navodi u brodskom dnevniku. Provjeravaju se isprave koje dokazuju da su članovi posade uspješno obavili posebnu izobrazbu, posebno:

- izobrazbu o upravljanju mnoštvom,
- izobrazbu upoznavanja (sustava),

- sigurnosnu izobrazbu za osobe koje pružaju izravnu pomoć putnicima i u prostorima namijenjenim putnicima, a posebno starijim i osobama sa smanjenom pokretljivošću u slučaju opasnosti, i
- izobrazbu o upravljanju u kriznim situacijama i ljudskom ponašanju.

Posebni pregled mora uključivati ocjenu rasporeda radnog vremena obzirom na to uzrokuje li prekomjerno umaranje, posebno osoblja na brodskoj straži.

4. Svjedodžbe o osposobljenosti članova posade koje izdaju treće zemlje priznaju se samo kada su u skladu s Pravilom I/10. revidirane Međunarodne konvencije o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca, iz 1978. (Konvencija STCW).

PRILOG IV.

OKVIRNE SMJERNICE ZA STRUČNE INSPEKTORE PRI PROVOĐENJU IZVANREDNIH PREGLEDA U REDOVNOJ PLOVIDBI

(kako se navodi u članku 8. stavku 1.)

1. Podaci o putnicima

Način na koji se provjerava da broj putnika za koji ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo (dalje u tekstu „brod”) posjeduje svjedodžbu nije premašen. Da je sustav upisa podataka o putnicima u skladu s propisima i da je učinkovit. Način na koji se podatak o ukupnom broju putnika dostavlja zapovjedniku i, ako je primjereno, kako se putnici koji putuju u oba smjera bez iskrcavanja na obalu uračunavaju u ukupan broj putnika pri povratku.

2. Podaci o krcanju i stabilitetu

Da su, kada je primjenjivo, postavljeni pouzdani mjeraci gaza i da su u upotrebi. Da su poduzete mjere kojima se osigurava da brod nije prenakrcan i odgovarajuća pregradna teretna vodna linija nije uronjena. Da se ocjena krcanja i stabiliteta provodi u skladu sa zahtjevima. Da su vozila za prijevoz robe i drugi teret raspoređeni prema potrebi i da su brodu dostavljeni brojčani podaci za ocjenu krcanja i stabiliteta. Da su planovi za upravljanje oštećenjem trajno izloženi i da su brodskim časnicima na raspolaganju priručnici s podacima za upravljanje oštećenjem.

3. Spremnost za plovidbu

Postupak provjere spremnosti broda za plovidbu prije napuštanja pristaništa, što uključuje postupak izvještavanja kojim se potvrđuje da su sva vodonepropusna vrata u oplati i sva izložena vrata zatvorena. Da su sva vrata na palubama vozila zatvorena prije nego brod napusti pristanište ili ostaju otvorena samo toliko dugo koliko je potrebno da bi se omogućilo zatvaranje štitnika na pramcu, mehanizama zatvaranja na pramčanim, krmenim i bočnim vratima te jesu li postavljena signalna svjetla i TV nadzor njihovog statusa na zapovjedničkom mostu. Sve poteškoće s radom signalnih svjetala, posebno sklopke na vratima, moraju se provjeriti i o njima izvijestiti.

4. Obavijesti o sigurnosti plovidbe

Forma redovitih obavijesti o sigurnosti plovidbe i postavljanje uputstava i smjernica za postupke u hitnim slučajevima na odgovarajućem jeziku (jezicima). Provjeriti da se redovite obavijesti o sigurnosti plovidbe daju na početku putovanja i da se čuju na svim javnim mjestima, uključujući otvorene palube na koje putnici imaju pristup.

5. Bilješke u brodskom dnevniku

Pregledati brodski dnevnik kako bi se provjerilo da se bilježe podaci o zatvaranju pramčanih, krmenih i drugih vodonepropusnih i izloženih vrata, o vježbama za pregradna vodonepropusna vrata, ispitivanju kormilariskog uređaja itd. Također, da se upisuju podaci o gazovima, nadvođu i stabilitetu, kao i zajednički radni jezik posade.

6. Opasne tvari

Provjeriti da se svaki teret koji se sastoji od opasnih ili onečišćujućih tvari prevozi u skladu s odgovarajućim propisima i, posebno, da je dana izjava u vezi opasnih i onečišćujućih tvari zajedno s brodskom ispravom o teretu ili nacrtom smještaja kojim se prikazuje njihov položaj na brodu, da je prijevoz pojedinog tereta dozvoljen na putničkim brodovima te da su opasne i onečišćujuće tvari ispravno označene, obilježene, smještene, osigurane i odvojene.

Da su vozila koja prevoze opasne i onečišćujuće tvari ispravno obilježene i osigurane. Da je, kada se prevoze opasne i onečišćujuće tvari, preslika pripadne isprave o brodskom teretu ili nacrtu smještaja dostupna na obali. Da je zapovjednik upoznat sa zahtjevima o obavješćivanju prema Direktivi 93/75/EEZ i uputstvima o postupcima za slučaj opasnosti koje treba slijediti te o pružanju prve pomoći u slučaju nesreće koja uključuje opasne tvari ili onečišćivače mora. Da je sustav prozračivanja paluba vozila stalno u upotrebi, da se pojačava kad rade motori vozila i da postoji neka vrsta pokazivača na mostu koji pokazuje da sustav prozračivanja palube vozila radi.

7. *Učvršćivanje teretnih vozila*

Način na koji se učvršćuju teretna vozila, na primjer, u skupinama ili u pojedinačnom vezu. Postoji li dovoljan broj čvrstih uporišnih točaka. Koji je način osiguravanja teretnih vozila za vrijeme nepovoljnih vremenskih prilika ili u slučaju kada se one očekuju. Način osiguravanja autobusa i motocikala, prema potrebi. Provjeriti ima li brod priručnik za učvršćivanje tereta.

8. *Palube za vozila*

Postoji li na prostorima posebne kategorije i ro-ro teretnim prostorima stalna ophodnja ili nadzor putem TV nadzornog sustava za praćenje kretanja vozila u nepovoljnim vremenskim uvjetima i neovlaštenog ulaska putnika. Da su požarna vrata i ulazi zatvoreni i da su postavljene obavijesti kojima se putnicima ne dozvoljava pristup na palube za vozila dok brod plovi.

9. *Zatvaranje vodonepropusnih vrata*

Provode li se postupci utvrđeni u brodskim radnim uputstvima vezano za pregradna vodonepropusna vrata. Provode li se zahtijevane vježbe. Da je sustav nadzora vodonepropusnih vrata na zapovjedničkom mostu postavljen, kada je moguće, na „lokalni” nadzor. Da su, u uvjetima ograničene vidljivosti i bilo kojoj opasnoj situaciji, vrata zatvorena. Da su posade upućene u pravilnu upotrebu vratiju i svjesne opasnosti koje proizlaze iz njihove pogrešne upotrebe.

10. *Protupožarne ophodnje*

Potvrditi da se provodi učinkovita ophodnja kako bi se odmah otkrilo svako izbijanje požara. To treba uključivati prostore posebnih kategorija u kojima nije postavljen fiksni sustav za otkrivanje požara i uzbunjivanje, s time da te prostore može nadzirati ophodnja, kako se navodi u točki 8.

11. *Sporazumijevanje u slučaju opasnosti*

Postoji li dovoljan broj članova posade u skladu s rasporedom za uzbunu, za pomoć putnicima u slučaju opasnosti te jesu li lako prepoznatljivi i mogu li se sporazumjeti s putnicima u slučaju opasnosti, uzimajući u obzir prikladnu i odgovarajuću kombinaciju bilo kojih od sljedećih čimbenika:

- (a) jezik ili jezici koji odgovaraju prevladavajućim nacionalnostima putnika koji se prevoze na pojedinoj liniji;
- (b) vjerojatnost da poznavanje osnovnih izraza engleskog jezika za izdavanje osnovnih uputa može omogućiti sporazumijevanje s putnicima kojima je potrebna pomoć, bez obzira govore li putnici i posada istim jezikom ili ne;
- (c) mogućnost potrebe za drugim načinima komuniciranja u slučaju opasnosti (na primjer pokazivanje, signalizacija rukama, privlačenje pažnje na mjesta s uputstvima, zborna mjesta, sredstva za spašavanje ili putove evakuacije kada je govorna komunikacija nepraktična);
- (d) opseg u kojem su potpuna sigurnosna uputstva dana putnicima na njihovom materinjem jeziku ili jezicima;
- (e) jezici na kojima se za vrijeme opasnosti ili vježbe mogu izdavati najave opasnosti kako bi se ključna uputstva prenijela putnicima i olakšalo članovima posade pružanje pomoći putnicima.

12. *Zajednički radni jezik članova posade*

Provjeriti je li određen radni jezik koji omogućuje učinkovito postupanje posade u vezi sigurnosnih pitanja te da je taj radni jezik upisan u brodskom dnevniku.

13. *Sigurnosna oprema*

Održavaju li se sredstva za spašavanje i protupožarna sredstva, uključujući požarna vrata i druge dijelove strukturne protupožarne zaštite koji su lako dostupni za inspekcijski pregled. Jesu li protupožarni planovi trajno izloženi, ili jesu li brodskim časnicima na raspolaganju priručnici s potrebnim podacima. Je li smještaj prsluka za spašavanje primjeren i je li moguće lako odrediti smještaj dječjih prsluka za spašavanje. Da ukrcaj vozila ne sprečava rad protupožarnih sredstava, sklopki u slučaju opasnosti, nadzora drenažnih ventila itd. koji mogu biti smješteni na palubama za vozila.

14. *Navigacijska i radijska oprema*

Jesu li navigacijska oprema i radiokomunikacijska oprema, uključujući radijsku plutaču za označivanje mjesta nesreće (EPIRB), u funkciji.

15. *Dodatna rasvjeta u slučaju opasnosti*

Je li postavljena dodatna rasvjeta u slučaju opasnosti, kada se zahtijeva prema propisima, i vode li se bilješke o manjkavostima.

16. *Izlazi u slučaju opasnosti*

Provjeriti oznake u skladu s primjenjivim propisima i rasvjetu izlaza u slučaju opasnosti, iz glavnog kao i izvora napajanja u slučaju opasnosti. Poduzeti mjere da vozila ostave otvoren put izlazu u slučaju opasnosti, kada se izlazi u slučaju opasnosti križaju ili prolaze kroz palube vozila. Jesu li izlazi, posebno izlazi iz bescarinskih prodavaonica, koji su bili blokirani prevelikom količinom robe, slobodni.

17. *Priručnici*

Jesu li predviđene kopije priručnika za zapovjednika i svakog višeg časnika i jesu li dodatne kopije na raspolaganju članovima posade. Također provjeriti, postoje li kontrolni popis za provjeru priprema za plovidbu i drugih radnji.

18. *Čistoća strojarne*

Održava li se u strojarnici čistoća u skladu s postupcima održavanja.

19. *Odlaganje otpada*

Jesu li rješenja za odlaganje i rukovanje otpadom zadovoljavajuća.

20. *Planirano održavanje*

Sve kompanije moraju imati posebne utvrđene mjere, s predviđenim sustavom održavanja, za sva područja u vezi sigurnosti uključujući pramčana i krmena vrata i bočne otvore, zajedno s njihovim sustavima zatvaranja, ali također pokrivajući i opremu za održavanje i sigurnost strojarne. Nacrti moraju biti na mjestima radi redovitih provjera svih dijelova koja se tiču standarda sigurnosti na najvišoj razini. Moraju postojati postupci za bilježenje nedostataka i potvrde o tome jesu li ispravno otklonjeni, tako da su zapovjednik i zadužena osoba na kopnu u sastavu uprave

kompanije upoznati s nedostacima i obaviješteni kada su nedostaci otklonjeni u navedenom roku. Redovne provjere rada sustava zatvaranja unutarnjih i vanjskih pramčanih vrata moraju uključiti pokazivače, nadzornu opremu i moguće ispušne ventile u područjima između pramčanog vidnika i unutarnjih vrata, a posebno mehanizme zatvaranja i njima pridružene hidrauličke sustave.

21. *Plovidba*

Za vrijeme plovidbe treba odabrati priliku za provjeru prekobrojnosti putnika, uključujući raspoloživost sjedala i blokiranje prolaza, stepeništa i izlaza u slučaju opasnosti prtljagom i putnicima koji nemaju sjedala. Provjeriti također jesu li putnici napustili palubu vozila prije nego što brod isplovi te da nemaju više pristupa na nju neposredno prije pristajanja.

PRILOG V.

KRITERIJI ZA STRUČNU OSPOSOBLJENOST I NEOVISNOST STRUČNIH INSPEKTORA

(kako se navodi u članku 2. stavku (r))

1. Stručni inspektor mora imati ovlaštenje za provođenje posebnih pregleda navedenih u članku 6. koje mu izdaje nadležno tijelo države članice.
2. Ili:
 - je stručni inspektor morao završiti najmanje jednu godinu službe pri nadležnom tijelu države članice kao inspektor države zastave na poslovima pregleda i izdavanja svjedodžbi u skladu s Konvencijom SOLAS 1974,
 - i mora posjedovati:
 - (a) svjedodžbu o osposobljenosti za zapovjednika, koja osobi omogućuje zapovijedanje brodom od 1 600 tona bruto tonaže ili više (vidjeti STCW, Pravilo II/2); ili
 - (b) svjedodžbu o osposobljenosti za upravitelja stroja koja mu omogućuje preuzimanje te zadaće na brodu čije glavno pogonsko postrojenje ima snagu jednaku ili veću od 3 000 kW (vidjeti STCW, Pravilo III/2); ili
 - (c) položiti ispit u državi članici za inženjera brodogradnje, inženjera strojarstva ili inženjera drugih pomorskih područja i da je na tome mjestu radio najmanje pet godina;
 - stručni inspektori navedeni pod (a) i (b) moraju imati najmanje pet godina iskustva u plovidbi na moru kao časnik odjeljenja palube ili odjeljenja strojarne,
- ili:
 - stručni inspektor mora imati odgovarajući visokoškolski ili jednakovrijedni stupanj izobrazbe u državi članici, i
 - mora završiti stručnu izobrazbu u školi za inspektore sigurnosti brodova u državi članici, i
 - mora imati najmanje dvije godine radnog iskustva kod nadležnog tijela države članice kao inspektor države zastave na poslovima pregledavanja i izdavanja svjedodžbi u skladu s Konvencijom SOLAS 1974.
3. Stručni inspektori moraju imati sposobnost govornog i pisanog sporazumijevanja s pomorcima na jeziku koji se najčešće koristi na moru.
4. Stručni inspektori moraju imati primjereno znanje o odredbama Konvencije SOLAS 1974. i odgovarajućim mjerama ove Direktive.
5. Stručni inspektori, koji provode posebne preglede, ne smiju imati komercijalni interes bilo u dotičnoj kompaniji ili bilo kojoj drugoj kompaniji koja upravlja linijskim prijevozom prema i iz uključene države domaćina ili ro-ro putničkim brodovima ili brzim putničkim plovilima koja podliježu inspeksijskom pregledu; niti stručni inspektori smiju biti zaposleni kod, ili preuzeti posao u ime nevladine organizacije koja provodi zakonske preglede nacionalnih vlasti ili preglede razreda ili izdaje svjedodžbe za taj ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo.
6. Inspektori koji ne ispunjavaju gore navedene kriterije također se prihvaćaju ako su bili zaposleni kod nadležnog tijela za zakonske preglede nacionalnih vlasti ili inspeksijske preglede državnog nadzora luka na dan donošenja Direktive 95/21/EZ.

32002L0059

L 208/10

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

5.8.2002.

DIREKTIVA 2002/59/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 27. lipnja 2002.****o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice i stavljanju izvan snage
Direktive Vijeća 93/75/EEZ**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 80. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽³⁾,djelujući u skladu s postupkom navedenim u članku 251. Ugovora ⁽⁴⁾,

budući da:

- (1) U svojoj komunikaciji od 24. veljače 1993. o zajedničkoj politici o sigurnim morima, Komisija je naznačila da je jedan od ciljeva na razini Zajednice bio uvođenje obveznog informacijskog sustava kojim se državama članicama omogućava brzi pristup svim važnim podacima u vezi kretanja brodova koji prevoze opasne ili onečišćujuće materijale i o točnoj prirodi njihovog tereta.
- (2) Direktivom 93/75/EEZ od 13. rujna 1993. o minimalnim zahtjevima za brodove koji uplovljavaju u luke Zajednice ili ih napuštaju i prevoze opasne ili onečišćujuće tvari ⁽⁵⁾, uveden je sustav kojim nadležna tijela primaju podatke o brodovima koji uplovljavaju u luke Zajednice ili ih napuštaju i prevoze opasne ili onečišćujuće tvari i o nezgodama na moru. Ta Direktiva zahtijeva od Komisije da sastavi nove prijedloge za uvođenje

potpunijeg informacijskog sustava za Zajednicu koji bi po mogućnosti obuhvaćao brodove koji plove u tranzitu duž obala država članica.

- (3) Rezolucijom Vijeća od 8. lipnja 1993. o zajedničkoj politici o sigurnim morima ⁽⁶⁾, dogovoreno je da glavni ciljevi akcije Zajednice uključuju donošenje potpunijeg informacijskog sustava.
- (4) Uspostava sustava nadzora i upravljanja pomorskim prometom i informacijskog sustava Zajednice trebala bi pomoći u sprječavanju nesreća i onečišćenja mora i svesti na najmanju moguću mjeru njihov utjecaj na morski i obalni okoliš, gospodarstvo i zdravlje lokalnih zajednica. Učinkovitost pomorskog prometa, a posebno upravljanja zahtjevima za pristajanje brodova u luke, također ovisi o tome najavljuju li brodovi dovoljno rano svoj dolazak.
- (5) Duž europskih obala uspostavljeno je nekoliko obveznih sustava izvješćivanja s brodova, u skladu s odgovarajućim propisima koje je donijela Međunarodna pomorska organizacija (IMO). Treba osigurati da brodovi ispunjavaju zahtjeve o izvješćivanju koji su na snazi prema tim sustavima.
- (6) Također su uvedene službe za nadzor i upravljanje pomorskim prometom i sustavi usmjerene i odijeljene plovidbe koji imaju važnu ulogu u sprječavanju nesreća i onečišćenja u određenim pomorskim područjima koja su preopterećena ili opasna za plovidbu. Nužno je da brodovi koriste službe za nadzor i upravljanje pomorskim prometom te slijede propise primjenjive na sustave usmjerene i odijeljene plovidbe koje je odobrio IMO.
- (7) Došlo je do ključnog tehnološkog napretka na području opreme koja se ugrađuje na brodove koja omogućava automatsko utvrđivanje identiteta brodova (AIS sustavi) radi pojačanog praćenja brodova, kao i za bilježenje podataka o plovidbi (VDR sustavi ili „crne kutije”) kako bi se olakšala istraga nakon nesreća. Uzimajući u obzir značaj ove opreme prilikom utvrđivanja politike za sprječavanje brodskih nesreća, takva bi oprema morala biti obvezna na brodovima koji pristaju u lukama Zajednice u nacionalnoj ili međunarodnoj plovidbi. Podaci dobiveni

⁽¹⁾ SL C 120 E, 24.4.2001., str. 67. i
SL C 362 E, 18.12.2001., str. 255.

⁽²⁾ SL C 221, 7.8.2001., str. 54.

⁽³⁾ SL C 357, 14.12.2001., str. 1.

⁽⁴⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 14. lipnja 2001. (SL C 53 E, 28.2.2002., str. 304.), Zajedničko stajalište Vijeća od 19. prosinca 2001. (SL C 58 E, 5.3.2002., str. 14.) i Odluka Europskog parlamenta od 10. travnja 2002. (još nije objavljena u Službenom listu). Odluka Vijeća od 25. lipnja 2002.

⁽⁵⁾ SL L 247, 5.10.1993., str. 19. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 98/74/EZ (SL L 276, 13.10.1998., str. 7.)

⁽⁶⁾ SL C 271, 7.10.1993., str. 1.

VDR sustavom mogu se koristiti nakon nesreće za istraživanje njezinih uzroka, ali i u preventivne svrhe kako bi se iz takvih situacija izvukle potrebne pouke. Države članice trebale bi poticati upotrebu ovih podataka u obje svrhe.

- (8) Države članice moraju osigurati da, pored odgovarajuće tehničke opreme, obalne postaje nadležnih tijela imaju na raspolaganju dovoljno propisno kvalificiranog osoblja.

- (9) Za pripremu i učinkovitost postupaka za sprječavanje onečišćenja ili rizika od onečišćenja mora, bitno je točno znati koji se opasni ili onečišćujući tereti prevoze brodovima, kao i druge odgovarajuće podatke vezane za sigurnost, npr. podatke o pomorskim nesrećama. Brodovi koji napuštaju luke država članica ili su na putu prema njima, moraju te podatke javiti nadležnim tijelima ili lučkim upravama tih država članica.

- (10) Kako bi se pojednostavio i ubrzao prijenos i korištenje velike količine podataka o teretu, takvi se podaci, kad god je to izvedivo, moraju elektronskim putem slati zainteresiranim nadležnim tijelima ili lučkim upravama. Iz istih razloga, razmjena podataka među nadležnim tijelima država članica mora se odvijati elektronskim putem.

- (11) Ako su dotične kompanije, udovoljavajući zahtjevima država članica, uvele interne postupke kako bi osigurale pravovremeno slanje podataka koje zahtijeva Direktiva nadležnim tijelima, mora postojati mogućnost da se redovne linije između dviju ili više država, od kojih je barem jedna država članica, izuzmu od zahtjeva za izvješćivanje za svako putovanje.

- (12) Zbog svojeg ponašanja ili stanja, neki brodovi predstavljaju potencijalni rizik za sigurnost plovidbe i okoliša. Države članice morale bi posvetiti posebnu pažnju praćenju tih brodova, poduzeti odgovarajuće mjere za sprječavanje svakog pogoršanja rizika koji predstavljaju te dostavljati sve odgovarajuće podatke koje o ovim brodovima posjeduju dotične države članice. Takve odgovarajuće mjere mogu biti mjere predviđene djelatnostima nadzora države luke.

- (13) Države članice moraju paziti na sigurnost pomorskog prometa, sigurnost osoba te morskog i obalnog okoliša s obzirom na nesreće, nezgode ili određene druge situacije na moru i prisustvo onečišćujućih mrlja ili paketa koji plutaju morem. S tim ciljem, zapovjednici brodova koji plove unutar područja pretraživanja i spašavanja/isključive gospodarske ili istovjetne zone države članice

moraju o takvim pojavama izvijestiti obalne vlasti i dostaviti im sve odgovarajuće podatke. U svijetlu njihove specifične situacije, državama članicama treba omogućiti da odaberu koja će od gore spomenutih geografskih područja biti obuhvaćena obvezom izvješćivanja.

- (14) U slučaju nesreće ili nezgode na moru, potpuna suradnja strana uključenih u prijevoz značajno doprinosi učinkovitosti djelovanja nadležnih tijela.

- (15) Ako nadležno tijelo koje odredi država članica smatra, na temelju stanja mora i vremenske prognoze dobivene od stručne meteorološke službe, da izuzetno loše vrijeme ili uvjeti na moru predstavljaju ozbiljnu prijetnju za sigurnost ljudskih života ili bi mogli dovesti do onečišćenja, ono o toj situaciji mora obavijestiti zapovjednika broda koji namjerava uploviti u luku ili iz nje isploviti, a može poduzeti i druge odgovarajuće mjere. Ne dovodeći u pitanje obvezu pomaganja brodovima u pogibelji, ovo može uključiti zabranu uplovljavanja ili isplovljavanja iz luka sve dok se okolnosti ponovno ne normaliziraju. U slučaju mogućeg rizika u vezi sigurnosti ili od onečišćenja i uzimajući u obzir posebne okolnosti dotične luke, nadležno tijelo može preporučiti brodovima da ne izlaze iz luke. Ako zapovjednik odluči napustiti luku, to u svakom slučaju čini na vlastitu odgovornost te treba navesti razloge za svoju odluku.

- (16) Nepostojanje mjesta zakloništa može imati ozbiljne posljedice u slučaju nesreće na moru. Stoga, države članice moraju sastaviti planove prema kojima brodovi u pogibelji mogu, ako tako nalaže situacija, dobiti mjesto zakloništa u njihovim lukama ili bilo kojem drugom zaklonjenom području u najboljim mogućim uvjetima. Kada je to potrebno i izvedivo, ovi planovi morali bi sadržavati odredbe za pružanje odgovarajućih načina i sredstava pomoći, spašavanja i uklanjanja onečišćenja. Luke koje prihvataju brodove u pogibelji morale bi imati mogućnost brze naknade svih troškova i šteta nastalih u ovoj operaciji. Komisija stoga treba ispitati mogućnosti za uvođenje odgovarajućeg sustava naknada za luke u Zajednici koje prihvataju brodove u pogibelji i provedivosti zahtjeva da brodovi koji ulaze u luku Zajednice imaju odgovarajuće osiguranje.

- (17) Treba uspostaviti okvir za suradnju između država članica i Komisije kako bi se poboljšala provedba sustava obavješćivanja i sustava nadzora pomorskog prometa, s odgovarajućim komunikacijskim vezama koje treba uspostaviti između nadležnih tijela i luka država članica. Štoviše, područje djelovanja sustava za utvrđivanje identiteta broda i sustava praćenja treba

poboljšati u onim područjima u kojima se odvija pomorski promet u Zajednici, gdje je to nedostavno. Osim toga, u pomorskim regijama Zajednice treba osnovati centre za upravljanje podacima kako bi se olakšala razmjena ili upotreba korisnih podataka u vezi praćenja prometa i provedbe ove Direktive. U svrhu postizanja ovih ciljeva, države članice i Komisija trebaju također uložiti napore u suradnju s trećim zemljama.

- (18) Učinkovitost ove Direktive najviše ovisi o dosljednoj primjeni od strane država članica. Radi toga države članice moraju redovito provoditi odgovarajuće preglede ili bilo koju drugu aktivnost potrebnu za zadovoljavajuće funkcioniranje komunikacijskih veza uspostavljenih u svrhu ispunjavanja zahtjeva ove Direktive. Također, treba uvesti sustav sankcija koje će osigurati da će dotične stranke ispunjavati zahtjeve za izvješćivanje i opremu utvrđene ovom Direktivom.

- (19) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive moraju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽¹⁾.

- (20) Određene odredbe ove Direktive mogu se izmijeniti tim postupkom kako bi se vodilo računa o razvoju Zajednice i međunarodnim instrumentima te o iskustvu stečenom pri provedbi ove Direktive, u mjeri u kojoj te izmjene ne proširuju područje primjene ove Direktive. Odgovarajuće izvješćivanje država članica o toj provedbi može za Komisiju biti korisno sredstvo procjene stečenog iskustva u provedbi Direktive.

- (21) Odredbe Direktive 93/75/EEZ znatno su poboljšane, proširene i izmijenjene ovom Direktivom. U skladu s tim, Direktivu 93/75/EEZ treba staviti izvan snage.

- (22) Budući da države članice ne mogu na zadovoljavajući način postići ciljeve predloženih mjera, to jest jačanje sigurnosti i učinkovitosti pomorskog prometa, a zbog razmjera ili učinaka predložene se mjere mogu bolje ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenom u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi okvire onoga što je potrebno za postizanje tih ciljeva,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Svrha

Svrha je ove Direktive utvrditi sustav za praćenje prometa brodova i obavješćivanje s ciljem jačanja sigurnosti i učinkovitosti pomorskog prometa, poboljšanja odziva nadležnih tijela u slučaju nesreća, nezgoda ili potencijalno opasnih situacija na moru, uključujući postupke traženja i spašavanja te doprinosa sprječavanju i otkrivanju onečišćenja s brodova.

Države članice moraju pratiti i poduzimati sve potrebne i odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da zapovjednici, brodari ili agenti brodova, kao i krcatelji ili vlasnici opasnih ili onečišćujućih tereta koji se na takvim brodovima prevoze, ispunjavaju zahtjeve u skladu s ovom Direktivom.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na brodove od 300 tona bruto tonaže i više, osim ako je drukčije navedeno.

2. Ova se Direktiva ne primjenjuje na:

- (a) ratne brodove, pomoćna pomorska plovila i druge brodove koji su u vlasništvu ili pod upravom država članica i koji se upotrebljavaju u nekomercijalne javne svrhe;
- (b) ribarske brodove, tradicionalne brodove i plovila za razonodu duljine manje od 45 metara;
- (c) bunkere manje od 5 000 t, brodska spremišta i opremu za upotrebu na brodovima.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Direktive:

- (a) „relevantni međunarodni instrumenti” znači sljedeće instrumente:
 - MARPOL znači Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, iz 1973. i njezin Protokol iz 1978.;

⁽¹⁾ SL L 184., 17.7.1999., str. 23.

- SOLAS znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, zajedno s njezinim protokolima i izmjenama;
 - Međunarodna konvencija o baždarenju brodova iz 1969.;
 - Međunarodna konvencija o intervenciji na otvorenim morima u slučajevima nesreća uzrokovanih onečišćenjem naftom, iz 1969. i njezin Protokol iz 1973. o intervenciji na otvorenim morima u slučajevima onečišćenja tvarima koje nisu nafta;
 - SAR Konvencija znači Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru, iz 1979.;
 - ISM Kodeks znači Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću;
 - IMDG Kodeks znači Međunarodni pomorski kodeks opasnih tvari;
 - IBC Kodeks znači Međunarodni kodeks IMO-a za gradnju i opremanje brodova za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju;
 - IGC Kodeks znači Međunarodni kodeks IMO-a za gradnju i opremanje brodova za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju;
 - BC Kodeks znači IMO-ov Kodeks za sigurno rukovanje s krutim rasutim teretima;
 - INF Kodeks znači IMO-ov Kodeks za siguran prijevoz ozračenog nuklearnoga goriva, plutonija i visoko radioaktivnog otpada u posudama na brodovima;
 - IMO Rezolucija A.851(20) je Rezolucija 851(20) Međunarodne pomorske organizacije nazvana „Opća načela za brodske sustave izvješćivanja i zahtjeve za izvješćivanje, uključujući smjernice za izvješćivanje o nesrećama koje uključuju opasne terete, štetne tvari i/ili onečišćivače mora”;
- (b) „brodar” znači vlasnik ili upravitelj broda;
- (c) „agent” znači svaka osoba koja ima mandat ili je ovlaštena za dostavu podataka u ime brodar;
- (d) „krcatelj” znači bilo koja osoba koja zaključi ugovor o prijevozu roba s prijevoznikom, ili se u njezino ime ili po njezinom ovlaštenju takav ugovor zaključuje;
- (e) „kompanija” znači kompanija u smislu značenja Propisa 1.(2), poglavlja IX., SOLAS Konvencije;
- (f) „brod” znači svaki pomorski brod ili plovilo;
- (g) „opasni tereti” znači:
- tereti razvrstani u IMDG Kodeks,
 - opasne tekuće tvari navedene u poglavlju 17. IBC Kodeksa,
 - ukapljeni plinovi navedeni u poglavlju 19. IGC Kodeksa,
 - krutine navedene u Dodatku B. BC Kodeksa.
- Također su uključeni tereti za čiji su prijevoz utvrđeni odgovarajući preduvjeti u skladu sa stavkom 1.1.3. IBC Kodeksa ili stavkom 1.1.6. IGC Kodeksa;
- (h) „onečišćujući tereti” znači:
- ulja kako su definirana u Prilogu I., MARPOL konvencije,
 - štetne tekuće tvari kako su definirane u Prilogu II., MARPOL konvencije,
 - štetne tvari kako su definirane u Prilogu III., MARPOL konvencije;
- (i) „jedinica za prijevoz tereta” znači cestovno teretno vozilo, željeznički teretni vagon, teretni kontejner, cestovna cisterna, željeznički vagon ili prijenosni tank;
- (j) „naslov” znači naziv i komunikacijske veze putem kojih se, prema potrebi, može uspostaviti kontakt s brodarom, agentom, lučkom upravom, nadležnim tijelom ili bilo kojom drugom ovlaštenom osobom ili tijelom koje posjeduje detaljne podatke o broskom teretu;
- (k) „nadležna tijela” znači tijela i organizacije koje države članice odrede za primanje i prosljeđivanje podataka koji se dostavljaju u skladu s ovom Direktivom;
- (l) „lučka uprava” znači nadležna uprava ili tijelo koje, za svaku luku, države članice odrede za primanje i prosljeđivanje podataka koji se dostavljaju u skladu s ovom Direktivom;

- (m) „mjesto zakloništa” znači luka, dio luke ili drugog zaštitnog pristaništa ili sidrišta ili bilo koje drugo zaklonjeno područje koje država članica odredi za smještaj brodova u pogibelji;
- (n) „obalna postaja” znači bilo koje od sljedećeg, kako su sukladno ovoj Direktivi odredile države članice: služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom; uređaj na kopnu odgovoran za obvezni sustav obavješćivanja koji je odobrio IMO; ili tijelo odgovorno za koordinaciju operacija traženja i spašavanja ili operacija za rješavanje onečišćenja mora;
- (o) „služba za nadzor i upravljanje pomorskim prometom (VTS)” znači služba kojoj je svrha da poboljša sigurnost i učinkovitost pomorskog prometa i zaštiti okoliš, koja može djelovati na promet i reagirati na prometne situacije koje se javljaju na području VTS-a;
- (p) „sustav usmjerene i odijeljene plovidbe” znači svaki sustav jednog ili više plovnih putova ili mjera usmjerene i odijeljene plovidbe usmjeren smanjenju rizika od nesreća; uključuje sheme odijeljene plovidbe, dvosmjerne plovne putove, preporučene pravce, područja koja treba izbjegavati, priobalne prometne zone, zaobilazne putove, područja opreza i plovidbene putove za brodove duboka gaza;
- (q) „tradicionalni brodovi” znači sve vrste povijesnih brodova i njihove replike, uključujući one projektirane za poticanje i promicanje tradicionalnih vještina pomoraca, koji zajedno služe kao živući spomenici kulture, kojima se upravlja u skladu s tradicionalnim načelima pomorskih vještina i tehnika;
- (r) „nezgoda” znači nezgoda u okviru značenja IMO-vog Kodeksa za istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća.

GLAVA I.

IZVJEŠĆIVANJE S BRODOVA I NADZOR

Članak 4.

Prijava prije ulaska u luke država članica

1. Brodar, agent ili zapovjednik broda koji je na putu za luku države članice, prijavljuje lučkoj upravi podatke iz Priloga I. točke 1.:
- (a) najmanje dvadeset četiri sata unaprijed; ili
- (b) najkasnije u vrijeme kad brod napušta prethodnu luku, ako je vrijeme putovanja kraće od dvadeset četiri sata; ili

- (c) ako luka pristajanja nije poznata ili je promijenjena tijekom putovanja, čim ti podaci budu poznati;

2. Brodovi koji dolaze iz luke izvan Zajednice i na putu su za luku države članice a prevoze opasne ili onečišćujuće tvari, moraju ispunjavati obveze prijave iz članka 13.

Članak 5.

Nadzor brodova koji ulaze u područje sustava obveznog izvješćivanja s brodova

1. Dotična država članica mora nadzirati i poduzimati sve potrebne i odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da svi brodovi koji ulaze u područje sustava obveznog izvješćivanja s brodova, koji je donio IMO u skladu s Propisom 11., poglavljem V. Konvencije SOLAS, a kojim upravlja jedna ili više država, od kojih je najmanje jedna država članica, u skladu s odgovarajućim smjernicama i kriterijima koje je razvio IMO, zadovoljavaju taj sustav te da javljaju tražene podatke, ne dovodeći u pitanje dodatne podatke koje zahtijeva država članica u skladu s Rezolucijom IMO A.851(20).
2. Prilikom dostavljanja novog sustava obveznog izvješćivanja s brodova IMO-u na usvajanje ili prijedloga izmjena postojećeg sustava izvješćivanja, država članica u svoj prijedlog mora uključiti najmanje one podatke navedene u Prilogu I. točki 4.

Članak 6.

Upotreba automatskog identifikacijskog sustava

1. Svaki brod koji pristaje u luci države članice, mora, u skladu s rasporedom utvrđenim u Prilogu II. točki I., imati AIS sustav koji ispunjava standarde izvedbe koje je utvrdio IMO.
2. Brodovi opremljeni AIS sustavom moraju taj sustav imati stalno uključen, osim kada međunarodni ugovori, pravila ili standardi predviđaju zaštitu podataka o plovidbi.

Članak 7.

Upotreba sustava usmjerene i odijeljene plovidbe

1. Države članice moraju pratiti i poduzimati sve potrebne i odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da svi brodovi koji ulaze u područje obveznog sustava usmjerene i odijeljene plovidbe koji je donio IMO u skladu s Propisom 10. poglavlja

V. Konvencije SOLAS, a koji upotrebljava jedna ili više država, od kojih je barem jedna država članica, koriste sustav u skladu s odgovarajućim preporukama i kriterijima koje je razvio IMO.

2. Kada države članice na svoju odgovornost provode sustav usmjerene i odijeljene plovidbe koji nije donio IMO, države članice moraju uzeti u obzir, kadgod je to moguće, smjernice i kriterije koje je razvio IMO i javno objaviti sve podatke potrebne za sigurnu i učinkovitu upotrebu sustava usmjerene i odijeljene plovidbe.

Članak 8.

Praćenje usklađenosti brodova sa sustavom nadzora i upravljanja pomorskim prometom

Države članice moraju pratiti i poduzimati sve potrebne i odgovarajuće mjere kako bi osigurale:

- (a) da brodovi koji ulaze u područje primjene VTS-a kojim upravlja jedna ili više država, od kojih je barem jedna država članica, unutar njihovog teritorijalnog mora, a koji se temelji na smjernicama koje je razvio IMO, sudjeluju u VTS-u i poštuju njegova pravila;
- (b) da brodovi koji plove pod zastavom države članice ili brodovi koji plove prema luci države članice i ulaze u područje primjene takvog VTS-a izvan teritorijalnog mora države članice, a koji se temelji na smjernicama koje je razvio IMO, su usklađeni s pravilima tog VTS-a;
- (c) da brodovi koji plove pod zastavom treće zemlje i nisu na putu za luku države članice, koji ulaze u područje VTS-a izvan teritorijalnog mora države članice, poštuju pravila tog VTS-a, kadgod je to moguće. Države članice moraju izvješćivati dotičnu državu zastave o svakom očitom i ozbiljnom kršenju tih pravila u takvom VTS području.

Članak 9.

Infrastruktura sustava izvješćivanja s brodova, sustava usmjerene i odijeljene plovidbe i službi za nadzor i upravljanje pomorskim prometom

1. Države članice moraju poduzeti sve potrebne i odgovarajuće mjere kako bi postepeno, prema vremenskom redoslijedu usklađenom s rasporedom navedenim u Prilogu II. točki I., nabavile odgovarajuću opremu i kopnene uređaje za primanje i korištenje AIS podataka, vodeći računa o dometu nužnom za prijenos izvješća.

2. Postupak postavljanja sve potrebne opreme i kopnenih uređaja za provedbu ove Direktive dovršit će se do kraja 2007. Države članice moraju osigurati da odgovarajuća oprema za prenošenje podataka i međusobnu razmjenu istih između nacionalnih sustava država članica bude u upotrebi najkasnije godinu dana nakon toga.

3. Države članice moraju osigurati da obalne postaje zadužene za praćenje usklađenosti sa sustavima za nadzor i upravljanje pomorskim prometom i sustavima usmjerene i odijeljene plovidbe imaju na raspolaganju dovoljno kvalificiranog osoblja, kao i odgovarajuća sredstva komunikacije i praćenja broda te da rade u skladu s odgovarajućim smjernicama IMO-a.

Članak 10.

Sustavi bilježenja podataka o plovidbi

1. Države članice moraju pratiti i poduzimati sve potrebne i odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da brodovi koji pristaju u luku države članice imaju sustav bilježenja podataka o plovidbi (VDR) u skladu s propisima utvrđenim u Prilogu II. točki II. Sva izuzeća koja su odobrena ro-ro putničkim brodovima ili brzim putničkim plovilima sukladno članku 4. stavku 1. točki (d) Direktive Vijeća 1999/35/EZ od 29. travnja 1999. o sustavu obveznih pregleda radi sigurnog obavljanja linijske plovidbe ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila⁽¹⁾, prestaju važiti 5. kolovoza 2002.

2. Podaci koji su prikupljeni pomoću sustava VDR moraju biti dostupni dotičnoj državi članici u slučaju istrage nakon nesreće koja se dogodila u vodama u nadležnosti države članice. Države članice pobrinut će se da se ti podaci upotrijebe u istrazi i da se na odgovarajući način analiziraju. Države članice pobrinut će se da se nalazi istrage objave što je ranije moguće, tj. čim ona bude završena.

Članak 11.

Istraga o nezgodi

Ne dovodeći u pitanje članak 12. Direktive 1999/35/EZ, države članice pridržavaju se odredbe IMO-vog Kodeksa za istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća kad provode istragu o bilo kojoj pomorskoj nezgodi ili nesreći koja uključuje brod naveden u ovoj Direktivi. Države članice moraju surađivati u istrazi pomorskih nezgoda i nesreća koje uključuju brodove koji plove pod njihovom zastavom.

⁽¹⁾ SL L 138, 1.6.1999., str. 1.

GLAVA II.

**OBAVJEŠĆIVANJE O OPASNIM ILI ONEČIŠĆUJUĆIM TERETIMA
NA BRODOVIMA (HAZMAT)**

Članak 12.

Obveze brodara

U luci države članice ne smije se za prijevoz nuditi ili na brod uzimati opasni ili onečišćujući teret, neovisno o njegovoj veličini, osim ako se zapovjedniku ili brodaru dostavi izjava koja sadrži podatke navedene u Prilogu I. točki 2.

Obveza je brodara da zapovjedniku ili brodaru dostavi takvu izjavu i osigura da pošiljka koja se nudi za prijevoz bude zaista ona deklarirana u skladu s prvim podstavkom.

Članak 13.

Obavješćivanje o opasnim ili onečišćujućim teretima koji se prevoze na brodu

1. Brodar, agent ili zapovjednik broda, neovisno o njegovoj veličini, koji prevozi opasne ili onečišćujuće terete i napušta luku države članice, najkasnije u trenutku isplovljavanja, podatke navedene u Prilogu I. točki 3., prijavljuje nadležnom tijelu koje odredi ta država članica.

2. Brodar, agent ili zapovjednik broda, neovisno o njegovoj veličini, koji prevozi opasne ili onečišćujuće terete pri dolasku iz luke izvan Zajednice na putu za luku države članice ili sidrište smješteno u teritorijalnim vodama države članice, najkasnije nakon isplovljavanja iz luke ukrcaja ili čim je poznata luka odredišta ili mjesto sidrišta, ako ovaj podatak nije bio na raspolaganju u trenutku isplovljavanja, prijavljuje podatke navedene u Prilogu I. točki 3., nadležnom tijelu države članice u kojoj se nalazi prva luka odredišta ili sidrište.

3. Države članice mogu odrediti postupak kojim se ovlašćuje brodar, agent ili zapovjednik broda naveden u stavcima 1. i 2. da prema potrebi lučkim upravama luke isplovljavanja ili odredišta u Zajednici prijavi podatke navedene u Prilogu I. točki 3.

Taj postupak mora, u svakom trenutku, bude li to potrebno, osigurati nadležnom tijelu pristup podacima navedenima u Prilogu I. točki 3. U tu svrhu, dotična lučka uprava mora zadržati podatke navedene u Prilogu I. točki 3. dovoljno dugo kako bi se mogli koristiti u slučaju nesreće ili nezgode na moru.

Lučka uprava mora poduzeti potrebne mjere za dostavu ovih podataka u elektroničkom obliku nadležnom tijelu bez odlaganja, 24 sata na dan.

4. Brodar, agent ili zapovjednik broda moraju dostaviti podatke o teretu navedene u Prilogu I. točki 3. lučkoj upravi ili nadležnom tijelu.

Podaci se šalju elektroničkim putem kadgod je to moguće. Razmjena elektroničkih poruka mora upotrebljavati sintakse i postupke navedene u Prilogu III.

Članak 14.

Računalna razmjena podataka među državama članicama

Države članice surađuju kako bi osigurale međupovezanost i međuooperativnost nacionalnih sustava koji se upotrebljavaju za rukovanje podacima navedenim u Prilogu I.

Komunikacijski sustavi uspostavljeni sukladno prvom podstavku moraju imati sljedeće značajke:

- (a) razmjena podataka mora biti elektronička i mora omogućivati primanje i obradu poruka primljenih u skladu s člankom 13.;
- (b) sustav mora omogućavati prijenos podataka 24 sata na dan;
- (c) svaka država članica na zahtjev mora moći bez odlaganja poslati podatke o brodu i opasnim ili onečišćujućim teretima nadležnom tijelu druge države članice.

Članak 15.

Izuzeća

1. Države članice mogu izuzeti linijske plovidbe koje se odvijaju među lukama na njihovom državnom području od zahtjeva utvrđenih člankom 13. ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- a) kompanija koja obavlja gore navedene linijske plovidbe drži i obnavlja popis dotičnih brodova i šalje ga dotičnom nadležnom tijelu,
- b) za svaku obavljanu plovidbu, podaci navedeni u Prilogu I. točki 3., moraju se, na njihov zahtjev, staviti na raspolaganje nadležnom tijelu. Kompanija mora uspostaviti unutarnji sustav kako bi se osiguralo da se 24 sata na dan, na zahtjev i bez odlaganja, navedeni podaci mogu u elektroničkom obliku poslati nadležnom tijelu, sukladno članku 13. stavku 4.

2. Kada se međunarodna linijska plovidba odvija između dvije ili više država, od kojih je najmanje jedna država članica, svaka od uključenih država članica može od druge države članice zahtijevati da se na tu plovidbu primijeni izuzeće. Sve uključene države članice, uključujući i zainteresirane obalne države, moraju surađivati na odobravanju izuzeća za dotičnu plovidbu u skladu s uvjetima utvrđenima u stavku 1.

3. Države članice povremeno provjeravaju zadovoljavaju li se uvjeti utvrđeni stavcima 1. i 2. Tamo gdje samo jedan od tih uvjeta nije udovoljen, države članice moraju odmah povući privilegiju izuzeća za dotičnu kompaniju.

4. Države članice Komisiji dostavljaju popis kompanija i brodova kojima je prema ovom članku odobreno izuzeće, kao i sve dopune tog popisa.

GLAVA III.

PRAĆENJE OPASNIH BRODOVA I INTERVENCIJE U SLUČAJU NESREĆA I NEZGODA NA MORU

Članak 16.

Prijenos podataka u vezi određenih brodova

1. Brodovi koji ispunjavaju dolje navedene kriterije smatraju se brodovima koji predstavljaju potencijalnu opasnost za brodarstvo ili prijetnju pomorskoj sigurnosti, sigurnosti pojedinaca ili okoliša:

(a) brodovi koji su tijekom svoga putovanja:

- sudjelovali u nesrećama ili nezgodama na moru navedenim u članku 17.; ili
- nisu ispunili zahtjeve o izvješćivanju koje nalaže ova Direktiva, ili
- nisu poštovali primjenjive propise za sustave usmjerene i odijeljene plovidbe i VTS sustave za koje je odgovorna država članica;

(b) brodovi za koje postoji dokaz ili vjerojatni dokaz o namjernom ispuštanju nafte ili drugim kršenjima Konvencije MARPOL u vodama pod nadležnošću države članice;

(c) brodovi kojima je odbijen pristup lukama država članica ili koji su predmet prijave države članice sukladno Prilogu I-1.

Direktive Vijeća 95/21/EZ od 19. lipnja 1995. o pomorskom nadzoru države luke ⁽¹⁾.

2. Obalne postaje koje imaju odgovarajuće podatke o brodovima navedenima u stavku 1., iste šalju dotičnim obalnim postajama u drugim državama članicama smještenima duž planiranog plovidbenog puta broda.

3. Države članice osiguravaju da podaci koji su im dostavljeni sukladno stavku 2. budu prosljeđeni odgovarajućoj lučkoj upravi i/ili bilo kojem drugom tijelu koje odredi država članica. Ovisno o broju raspoloživog osoblja, države članice provode odgovarajući inspekcijski pregled ili provjeru u svojim lukama, bilo na svoju vlastitu inicijativu ili na zahtjev druge države članice, ne dovodeći u pitanje bilo koju obvezu nadzora države luke. One sve zainteresirane države članice obavješćuju o rezultatima akcija koje su poduzele.

Članak 17.

Izvješćivanje o nesrećama i nezgodama na moru

1. Ne dovodeći u pitanje međunarodno pravo i imajući u vidu sprječavanje ili ublažavanje svake značajne prijetnje pomorskoj sigurnosti, sigurnosti pojedinaca ili okoliša, države članice prate i poduzimaju sve odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da će zapovjednik broda koji plovi unutar njihovog područja traganja i spašavanja ili isključivog gospodarskog pojasa ili istovjetnog područja, odmah izvijestiti obalne postaje odgovorne za to geografsko područje:

- (a) o svakoj nesreći ili nezgodi koja utječe na sigurnost broda, kao što je sudar, nasukavanje, oštećenje, kvar ili lom, naplavlivanje ili premještanje tereta, svako oštećenje trupa ili oštećenje konstrukcije broda;
- (b) o svakoj nesreći ili nezgodi koja ugrožava sigurnost pomorskog prijevoza, kao što su kvarovi koji mogu utjecati na sposobnost manevriranja ili sposobnost broda za plovidbu ili bilo koji nedostaci koji utječu na pogonski sustav ili kormilarski mehanizam, sustav proizvodnje električne energije, navigacijsku opremu ili komunikacijsku opremu;
- (c) o svakoj situaciji koja bi mogla dovesti do onečišćenja voda ili obale države članice, kao što je ispuštanje ili opasnost od ispuštanja onečišćujućih proizvoda u more;
- (d) o svakoj mrlji od onečišćujućih materijala i spremnicima ili paketima koji su uočeni kako plutaju morem.

⁽¹⁾ SL L 157, 7.7.1995., str. 1. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2001/106/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 19, 22.1.2002., str. 17.).

2. U izvješću poslanom u svrhu primjene stavka 1. navode se najmanje podaci o identitetu broda, njegovom položaju, luci polaska, luci odredišta, adresi na kojoj se mogu pribaviti podaci o opasnim i onečišćujućim teretima koji se prevoze na brodu, broju osoba na brodu, pojedinostima o nesreći i svim odgovarajućim podacima navedenima u IMO Rezoluciji A.851(20).

Članak 18.

Mjere u slučaju izuzetno lošeg vremena

1. Kada u slučaju izuzetno lošeg vremena ili stanja mora nadležna tijela koja odrede države članice smatraju da postoji ozbiljna prijetnja od onečišćenja njihovih plovnih područja ili obalnih zona, ili plovnih područja ili obalnih zona drugih država, ili da je sigurnost ljudskih života u opasnosti, ona moraju:

- (a) gdje je to moguće, detaljno obavijestiti zapovjednika broda koji se nalazi u dotičnom lučkom području i namjerava uploviti ili isploviti iz luke, o stanju mora i vremenskim prilikama, i kada je to značajno i moguće, o opasnosti koju iste predstavljaju za njegov/njezin brod, teret, posadu i putnike;
- (b) ne dovodeći u pitanje dužnost pomaganja brodovima u pogibelji i sukladno članku 20., poduzeti bilo koje druge odgovarajuće mjere koje mogu uključiti preporuku ili zabranu, bilo za određeni brod ili za brodove općenito, uplovljavanja ili isplavljanja iz luke na pogođenim područjima sve dok se ne utvrdi da više ne postoji rizik za ljudski život i/ili za okoliš;
- (c) poduzeti odgovarajuće mjere da bi se što je moguće više ograničilo ili, ako je potrebno, zabranilo krcanje goriva na brodove u njihovim teritorijalnim vodama.

2. Zapovjednik obavješćuje kompaniju o odgovarajućim mjerama ili preporukama navedenima u stavku 1. Ovo, međutim, ne dovodi u pitanje odluku zapovjednika koja se temelji na njegovoj stručnoj procjeni u skladu s Konvencijom SOLAS. Kada odluka koju donese zapovjednik broda nije u skladu s mjerama navedenima u stavku 1., o razlozima za svoju odluku obavješćuje nadležna tijela.

3. Odgovarajuće mjere ili preporuke navedene u stavku 1. temelje se na stanju mora i vremenskoj prognozi pribavljenoj od stručne meteorološke službe koju priznaje država članica.

Članak 19.

Mjere koje se odnose na nesreće ili nezgode na moru

1. U slučaju nesreća ili nezgoda na moru navedenih u članku 17., države članice poduzimaju sve odgovarajuće mjere

sukladno međunarodnom pravu kada je potrebno osigurati sigurnost pomorskog prijevoza i osoba i zaštitu morskog i obalnog okoliša.

U Prilogu IV. naveden je neiscrpn popis mjera koje su na raspolaganju državama članicama sukladno ovome članku.

2. Brodar, zapovjednik broda i vlasnik opasnih ili onečišćujućih tereta koji se prevoze na brodu, mora, u skladu s nacionalnim i međunarodnim pravom, na njihov zahtjev u potpunosti surađivati s nadležnim nacionalnim tijelima radi umanjivanja posljedica nesreće ili nezgode na moru.

3. Zapovjednik broda na koji se primjenjuju odredbe ISM Kodeksa, u skladu s tim Kodeksom, obavješćuje kompaniju o svakoj nesreći ili nezgodi, kako je navedeno u članku 17. stavku 1., koja se dogodila na moru. Čim je obaviještena o takvoj situaciji, kompanija mora kontaktirati nadležnu obalnu postaju i staviti im se na raspolaganje ako je to potrebno.

Članak 20.

Mjesta zakloništa

Države članice, nakon što su se savjetovale s dotičnim stranakama sastavljaju vodeći računa o odgovarajućim smjernicama IMO-a, planove za zbrinjavanje brodova koji su u pogibelji u vodama pod njihovom nadležnosti. Takvi planovi sadržavaju potrebna rješenja i postupke uzimajući u obzir operativna i okolišna ograničenja, kako bi se osiguralo da brodovi u pogibelji mogu odmah krenuti prema mjestu zakloništa, podložno odobrenju nadležnog tijela. Kada država članica smatra da je to potrebno i izvedivo, planovi sadržavaju rješenja za osiguranje odgovarajućih sredstava i opreme za pomoć, kao i za spašavanje i uklanjanje onečišćenja.

Planovi za zbrinjavanje brodova u pogibelji raspoloživi su na zahtjev. Države članice obavješćuje Komisiju do 5. veljače 2004. o mjerama poduzetima radi primjene prvog stavka.

Članak 21.

Obavješćivanje dotičnih stranaka

1. Nadležna obalna postaja dotične države članice radijom prenosi, prema potrebi, unutar odgovarajućih područja svaku nesreću ili nezgodu prijavljenu sukladno članku 17. stavku 1., kao i podatke o svakom brodu koji predstavlja prijetnju pomorskoj sigurnosti, sigurnosti pojedinaca ili okoliša.

2. Nadležna tijela koja posjeduju podatke prijavljene u skladu s člancima 13. i 17. donose odgovarajuća rješenja za davanje takvih podataka na zahtjev iz sigurnosnih razloga u svakom trenutku nadležnom tijelu druge države članice.

3. Bilo koja država članica čija su nadležna tijela obaviještena, sukladno ovoj Direktivi ili na neki drugi način, o činjenicama koje za drugu državu članicu predstavljaju ili povećavaju rizik od opasnosti koja prijeto određenim područjima pomorskog prijevoza i obalnim zonama, poduzimaju odgovarajuće mjere da o tome što prije obavijeste sve zainteresirane države članice i savjetuje se s njima u vezi predviđenih aktivnosti. Prema potrebi, države članice surađuju radi poduzimanja zajedničke akcije.

Svaka država članica donosi potrebna rješenja kako bi u potpunosti iskoristila izvješća koje su brodovi dužni proslijediti sukladno članku 17.

GLAVA IV.

PRATEĆE MJERE

Članak 22.

Određivanje i objavljivanje popisa nadležnih tijela

1. Svaka država članica imenuje nadležna tijela, lučku upravu i obalne postaje kojima treba prijaviti podatke u skladu sa zahtjevima ove Direktive.

2. Svaka država članica se brine da broderska industrija bude primjereno i redovito obaviještena o tijelima i stanicama određenim sukladno stavku 1., uključujući, prema potrebi, geografskom području za koje je nadležna i postupcima utvrđenima za prijavu podataka koji se zahtijevaju ovom Direktivom.

3. Države članice dostavljaju Komisiji popis tijela i postaja koje su odredile sukladno stavku 1., kao i ažuriranje tog popisa.

Članak 23.

Suradnja država članica i Komisije

Države članice i Komisija surađuju na postizanju sljedećih ciljeva:

(a) optimalnom iskorištavanju podataka primljenih sukladno ovoj Direktivi, poglavito razvijanjem odgovarajućih

telematskih veza između obalnih postaja i lučke uprave radi razmjene podataka koji se odnose na kretanje brodova, njihova procijenjena vremena dolaska u luke i njihov teret;

(b) razvijanju i povećanju učinkovitosti telematskih veza između obalnih postaja država članica radi dobivanja jasnije slike o prometu, unaprjeđenja nadzora brodova u prolazu i usklađivanja te, koliko je to moguće, pojednostavljenja izvješća koji se zahtijevaju od brodova koji plove;

(c) proširivanju pokrivanja i/ili dopunjavanja sustava Zajednice za praćenje pomorskog prometa i obavješćivanje radi poboljšano utvrđivanja identiteta i praćenja brodova. U tu svrhu države članice i Komisija zajednički rade na uspostavi, kada je potrebno, obveznog sustava izvješćivanja, obveznih službi za nadzor i upravljanje pomorskim prometom i primjerenih sustava za planiranje plovidbenih putova broda, radi njihovog podnošenja IMO-u na odobrenje;

(d) sastavljanju, prema potrebi, zajedničkih planova za zbrinjavanje brodova u pogibelji.

Članak 24.

Povjerljivost podataka

Države članice u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom, poduzimaju potrebne mjere kako bi se osigurala povjerljivost podataka koji su im dostavljeni u skladu s ovom Direktivom.

Članak 25.

Praćenje provedbe ove Direktive i sankcije

1. Države članice provode redovne preglede i sve druge aktivnosti koje su potrebne za provjeru funkcioniranja kopnenih telematskih sustava uspostavljenih radi ispunjavanja zahtjeva ove Direktive, a posebno njihovu sposobnost da bez odlaganja, 24 sata na dan primaju ili odašilju podatke prijavljene sukladno člancima 13. i 15.

2. Države članice utvrđuju sustav sankcija za slučaj kršenja nacionalnih odredbi donesenih sukladno ovoj Direktivi i poduzimaju sve potrebne mjere kako bi se osigurala primjena tih sankcija. Tako predviđene sankcije su učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

3. Države članice bez odlaganja obavješćuju državu zastave i svaku drugu dotičnu državu o mjerama poduzetim u vezi s brodovima koji ne plove pod njihovom zastavom sukladno člancima 16. i 19. i stavku 2. ovog članka.

4. Kada država članica utvrdi, u slučaju nesreće ili nezgode na moru navedene u članku 19., da kompanija nije bila u mogućnosti uspostaviti i održati vezu s brodom ili s dotičnim obalnim postajama, ona o tome obavješćuje državu koja je izdala ili u čije je ime izdana ISM isprava o usklađenosti i pripadajuća svjedodžba o upravljanju sigurnošću.

Kada ozbiljnost kvara pokazuje da postoji velika učestalost u neusklađenom funkcioniranju sustava upravljanja sigurnošću kompanije koja je osnovana u državi članici, država članica koja je brodu izdala ispravu o usklađenosti ili svjedodžbu o upravljanju sigurnošću odmah poduzima potrebne mjere protiv dotične kompanije s ciljem povlačenja isprave o usklađenosti i pripadajuće svjedodžbe o upravljanju sigurnošću.

Članak 26.

Ocjenjivanje

1. Države članice moraju do 5. veljače 2007. izvjestiti Komisiju o napretku u provođenju Direktive, posebno odredaba članka 9., 10., 18., 20., 22., 23. i 25. Države članice moraju do 31. prosinca 2009. izvjestiti Komisiju o potpunoj provedbi Direktive.

2. Na temelju izvješća navedenih u stavku 1., Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o provođenju ove Direktive šest mjeseci nakon toga. U svojim izvješćima, Komisija utvrđuje pomažu li i u kojoj mjeri odredbe ove Direktive, na način kako ih države članice primjenjuju, povećanju sigurnosti i učinkovitosti pomorskog prometa i sprječavanju onečišćenja s brodova.

3. Komisija ispituje jesu li na razini Zajednice potrebne i izvedive mjere koje olakšavaju povrat ili naknadu troškova i šteta nastalih zbog zbrinjavanja brodova u pogibelji, uključujući odgovarajuće zahtjeve za osiguranjem ili druga financijska jamstva.

Komisija do 5. veljače 2007. izvješćuje Europski parlament i Vijeće o rezultatima takvog ispitivanja.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 27.

Postupak za izmjenu

1. Definicije iz članka 3., upućivanja na instrumente Zajednice i IMO-a i Prilozi mogu se mijenjati u skladu s postupkom utvrđenim u članku 28. stavku 2. kako bi se uskladili s pravom Zajednice ili međunarodnim pravom koji su doneseni, izmijenjeni ili su stupili na snagu, u mjeri u kojoj takve izmjene ne proširuju područje primjene ove Direktive.

2. Nadalje, Prilozi I., III. i IV. mogu se mijenjati u skladu s postupkom utvrđenim u članku 28. stavku 2. u svjetlu iskustva stečenog ovom Direktivom, u mjeri u kojoj takve izmjene ne proširuju područje primjene ove Direktive.

Članak 28.

Postupak Odbora

1. Komisiji pomaže Odbor.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca.

3. Odbor donosi svoj poslovnik.

Članak 29.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom, najkasnije do 5. veljače 2004. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 30.

Ovime se stavlja izvan snage Direktiva Vijeća 93/75/EEZ počevši od 5. veljače 2004.

Članak 31.

Sastavljeno u Luxembourg 27. lipnja 2002.

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu
Europskih zajednica*.

Članak 32.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Za Europski parlament

Predsjednik

P. COX

Za Vijeće

Predsjednik

M. ARIAS CAÑETE

PRILOG I.

POPIS PODATAKA KOJI SE PRIJAVLJUJU

1. Podaci koji se prijavljuju u skladu s člankom 4. – Opći podaci:

- (a) identifikacija broda (ime, pozivni znak, IMO broj za identifikaciju ili MMSI broj),
- (b) luka odredišta;
- (c) procijenjeno vrijeme dolaska u luku odredišta ili pilotsku stanicu, kako zahtijeva nadležno tijelo i procijenjeno vrijeme odlaska iz te luke;
- (d) ukupan broj osoba na brodu.

2. Podaci koji se prijavljuju u skladu s člankom 12. – Podaci o teretu:

- (a) ispravni tehnički nazivi opasnih ili onečišćujućih tereta, brojevi Ujedinjenih naroda (UN) ako postoje, klase rizika prema IMO-u u skladu s Kodeksima IMDG, IBC i IGC te, prema potrebi, klasa broda potrebna za INF terete sukladno definiciji Uredbe VII/14.2., količine takvih tereta i, ako se prevoze u jedinicama za prijevoz tereta koje nisu tankovi, njihov identifikacijski broj;
- (b) adresa na kojoj se mogu pribaviti detaljni podaci o teretu.

3. Podaci koji se prijavljuju u skladu s člankom 13.:

A. Opći podaci:

- (a) identifikacija broda (naziv, pozivni znak, IMO broj za identifikaciju ili MMSI broj);
- (b) luka odredišta;
- (c) za brod koji napušta luku u državi članici: procijenjeno vrijeme odlaska iz luke odlaska ili pilotske stanice, kako to zahtijeva nadležno tijelo i procijenjeno vrijeme dolaska u luku odredišta;
- (d) za brod koji dolazi iz luke koja je izvan Zajednice i na putu je za luku u državi članici: procijenjeno vrijeme dolaska u luku odredišta ili pilotsku stanicu, kako zahtijeva nadležno tijelo;
- (e) ukupan broj osoba na brodu.

B. Podaci o teretu:

- (a) ispravni tehnički nazivi opasnih ili onečišćujućih tereta, brojevi Ujedinjenih naroda (UN) ako postoje, klase rizika prema IMO-u u skladu s Kodeksima IMDG, IBC i IGC te, prema potrebi, klasa broda kako je definirana Kodeksom INF, količine tih tereta i njihov smještaj na brodu te, ako se prevoze u jedinicama za prijevoz tereta koje nisu tankovi, njihov identifikacijski broj;
- (b) potvrda da se na brodu nalazi popis ili brodski tovarni list ili odgovarajući plan utovara u kojem su detaljnije opisane opasne ili onečišćujuće tvari te njihov smještaj na brodu;
- (c) adresa na kojoj se mogu pribaviti detaljni podaci o teretu.

4. Podaci iz članka 5.:

- A. identifikacija broda (ime, pozivni znak, IMO broj za identifikaciju ili MMSI broj),
- B. datum i vrijeme,

-
- C ili D. položaj prema zemljopisnoj širini i dužini ili stvarni smjer i udaljenost u nautičkim miljama od jasno označene oznake na kopnu,
 - E. smjer,
 - F. brzina,
 - I. luka odredišta i procijenjeno vrijeme dolaska,
 - P. teret i, ako je na brodu prisutan opasan teret, količina i IMO klasa,
 - T. adresa za dostavljanje podataka o teretu,
 - W. ukupni broj osoba na brodu,
 - X. različiti podaci:
 - značajke i procijenjena količina goriva u bunkeru, za brodove koji prevoze više od 5 000 tona goriva u bunkeru,
 - navigacijski status.
5. Zapovjednik broda mora odmah obavijestiti nadležno tijelo ili lučku upravu o svakoj promjeni podataka prijavljenih sukladno ovom Prilogu.
-

PRILOG II.

UPUTE KOJE SE PRIMJENJUJU NA OPREMU NA BRODU

1. Automatski sustav za utvrđivanje identiteta (AIS)

1. Brodovi izgrađeni 1. srpnja 2002. ili nakon toga datuma

Putnički brodovi, bez obzira na veličinu, i svi brodovi bruto tonaže od 300 tona i više izgrađeni 1. srpnja 2002. ili nakon tog datuma koji pristaju u luci države članice Zajednice, podliježu zahtjevima o opremi utvrđenima u članku 6.

2. Brodovi izgrađeni prije 1. srpnja 2002.

Putnički brodovi, bez obzira na veličinu, i svi brodovi bruto tonaže od 300 tona i više izgrađeni prije 1. srpnja 2002. koji pristaju u luci države članice Zajednice, podliježu zahtjevima u vezi opreme utvrđenima u članku 6. u skladu sa sljedećim rasporedom:

- (a) putnički brodovi: najkasnije do 1. srpnja 2003.;
- (b) tankeri: najkasnije do prvog pregleda u vezi sigurnosne opreme nakon 1. srpnja 2003.;
- (c) brodovi, koji nisu putnički brodovi i tankeri, od 50 000 tona bruto tonaže i više: najkasnije 1. srpnja 2004.;
- (d) brodovi, koji nisu putnički brodovi i tankeri, od 10 000 tona bruto tonaže i više, ali manje od 50 000 tona bruto tonaže: najkasnije 1. srpnja 2005. ili za brodove u međunarodnoj plovidbi, svaki raniji datum koji se odredi u okviru IMO-a;
- (e) brodovi, koji nisu putnički brodovi i tankeri, od 3 000 tona bruto tonaže i više, ali manje od 10 000 tona bruto tonaže: najkasnije 1. srpnja 2006. ili za brodove u međunarodnoj plovidbi, svaki raniji datum koji se odredi u okviru IMO-a;
- (f) brodovi, koji nisu putnički brodovi i tankeri, od 300 tona bruto tonaže i više, ali manje od 3 000 tona bruto tonaže: najkasnije 1. srpnja 2007. ili za brodove u međunarodnoj plovidbi, svaki raniji datum koji se odredi u okviru IMO-a.

Države članice mogu putničke brodove ispod 300 tona bruto tonaže u domaćem prometu izuzeti od primjene zahtjeva koji se odnose na AIS, utvrđenih ovim Prilogom.

II. Sustavi za bilježenje podataka o plovidbi (VDR)

- 1. Brodovi sljedećih klasa moraju, ako pristaju u luci države članice Zajednice, imati sustav za bilježenje podataka o plovidbi koji ispunjava radne karakteristike IMO Rezolucije A.861(20) i standarde ispitivanja utvrđene Standardom br. 61996 Međunarodnog elektrotehničkog povjerenstva (IEC):

- (a) putnički brodovi izgrađeni 1. srpnja 2002. ili nakon tog datuma, najkasnije 1. srpnja 2002.;
- (b) ro-ro putnički brodovi izgrađeni prije 1. srpnja 2002., najkasnije do prvog pregleda na dan 1. srpnja 2002. ili nakon tog datuma;
- (c) putnički brodovi koji nisu ro-ro putnički brodovi, izgrađeni prije 1. srpnja 2002., najkasnije 1. siječnja 2004.;
- (d) brodovi koji nisu putnički brodovi, od 3 000 tona bruto tonaže i više, izgrađeni 1. srpnja 2002., najkasnije 5. kolovoza 2002.

2. Brodovi sljedećih klasa, izgrađeni prije 1. srpnja 2002. moraju, ako pristaju u luci države članice Zajednice, imati sustav za bilježenje podataka o plovidbi koji ispunjavaju odgovarajuće IMO standarde:
 - (a) teretni brodovi od 20 000 tona bruto tonaže i više, najkasnije s datumom koji utvrdi IMO ili, u nedostatku odluke IMO-a, najkasnije 1. siječnja 2007.;
 - (b) teretni brodovi od 3 000 tona bruto tonaže i više, ali manje od 20 000 tona bruto tonaže, najkasnije od datuma koji utvrdi IMO ili, u nedostatku odluke IMO-a, najkasnije 1. siječnja 2008.
3. Države članice mogu izuzeti putničke brodove koji se bave samo domaćom plovidbom u područjima mora različitih od onih pokrivenih klasom A, navedenima u članku 4. Direktive Vijeća 98/18/EZ od 17. ožujka 1998. o sigurnosnim propisima i standardima za putničke brodove ⁽¹⁾ od zahtjeva za bilježenjem podataka o plovidbi, utvrđenih ovom Direktivom.

⁽¹⁾ SL L 144, 15.5.1998., str. 1.

PRILOG III.

ELEKTRONIČKE PORUKE

1. Države članice razvijaju i održavaju potrebnu infrastrukturu kako bi se omogućio prijenos, primanje i pretvorba podataka među sustavima koji upotrebljavaju sintaksu XML ili EDIFACT koja se temelji na Internetu ili uređajima za komunikaciju X.400.
2. Komisija u dogovoru s državama članicama razvija i održava „Dokument kontrole sučelja” koji opisuje svojstva sustava obzirom na predviđeni sadržaj poruka, funkciju poruka i odnos između poruka. Vremenski raspored i funkcioniranje poruka, kao i postupci i parametri razmjene podataka moraju se precizirati. U Dokumentu kontrole sučelja se još detaljnije specificira sadržaj podataka zahtijevanih funkcija poruka i opisuje te poruke.
3. Ovi postupci i infrastruktura trebali bi sadržavati, kadgod je to izvedivo, obveze izvješćivanja i razmjene podataka koji proizlaze iz drugih direktiva, kao što je Direktiva 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2000. o lučkim uređajima za prihvrat broskog otpada i ostataka tereta ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ SL L 332, 28.12.2000., str. 81.

PRILOG IV.

Mjere koje su na raspolaganju državama članicama u slučaju prijetnje pomorskoj sigurnosti i zaštiti okoliša

(sukladno članku 19. stavku 1.)

Tamo gdje, nakon nesreće ili okolnosti sličnih onima opisanim u članku 17. koje pogađaju brod, nadležno tijelo dotične države članice smatra da je, u okviru međunarodnog prava, potrebno spriječiti, umanjiti ili ukloniti ozbiljnu i opasnu prijetnju njezinoj obali ili povezanim interesima, sigurnost drugih brodova i njihove posade i putnika ili osoba na obali ili zaštititi morski okoliš, tijelo može, *inter alia*:

- (a) ograničiti kretanje broda ili ga usmjeriti da slijedi određeni smjer. Ovaj zahtjev ne utječe na odgovornost zapovjednika za sigurno upravljanje njegovim brodom;
 - (b) dati službenu obavijest zapovjedniku broda da ukloni prijetnju okolišu ili pomorskoj sigurnosti;
 - (c) poslati na brod skupinu za ocjenu stupnja rizika, da pomogne zapovjedniku u rješavanju situacije i o tome obavještava nadležnu obalnu postaju;
 - (d) uputiti zapovjednika da, u slučaju neposredne opasnosti, uplovi u mjesto zakloništa ili da brod bude peljaren ili odtegljen.
-

32003L0026

8.4.2003.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 90/37

DIREKTIVA KOMISIJE 2003/26/EZ**od 3. travnja 2003.****o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s ograničivačem brzine i emisija ispušnih plinova gospodarskih vozila****(Tekst značajan za EGP)**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Direktivu 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. lipnja 2000. o inspekcijskom nadzoru na cesti radi utvrđivanja tehničke ispravnosti gospodarskih vozila koja prometuju u Zajednici ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 8.,

budući da:

- (1) Direktiva 2000/30/EZ odnosi se na pravni okvir za inspekcijski nadzor na cesti radi utvrđivanja tehničke ispravnosti gospodarskih vozila bez obzira na to prevoze li putnike ili teret. Od država članica se zahtijeva da godišnji tehnički pregled svake godine dopune nenajavljenim inspekcijskim nadzorom reprezentativnog uzorka gospodarskih vozila na svojim cestama.
- (2) Područje tehničkih pregleda obuhvaćeno je Direktivom Vijeća 96/96/EZ od 20. prosinca 1996. o usklađivanju zakonodavstava država članica u vezi s tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica ⁽²⁾, kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2001/11/EZ ⁽³⁾ koja se odnosi na redovite tehničke preglede vozila i Direktivom 2000/30/EZ koja se odnosi na inspekcijski nadzor na cesti teških gospodarskih vozila kojima se utvrđuje njihova tehnička ispravnost. Za obje se direktive koristi isti Odbor i isti postupak prilagodbe tehničkom napretku.
- (3) Direktiva 96/96/EZ izmijenjena je tako da sada predviđa strože granične vrijednosti emisija za određene kategorije motornih vozila i provjere ispravnosti ograničivača brzine u teškim gospodarskim vozilima. Kako bi bila sukladna navedenoj Direktivi, Direktivu 2000/30/EZ također treba prilagoditi tako da se u nju uključe nove tehničke odredbe, odnosno da se u sklopu inspekcijskog nadzora na cesti provjeravaju i sustavi ugrađene dijagnostike (OBD) i ograničivači brzine. Nadalje, Direktivu 2000/30/EZ je (zajedno s Direktivom 96/96/EZ) potrebno ažurirati kako bi sadržavala revidirane granične vrijednosti kontrole emisija za određene kategorije motornih vozila.

- (4) Odredbe ove Direktive u skladu su s mišljenjem Odbora za prilagodbu tehničkom napretku uspostavljenog na temelju članka 8. Direktive 96/96/EZ,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Prilozi I. i II. Direktivi 2000/30/EZ mijenjaju se kako je utvrđeno u Prilogu ovoj Direktivi.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 1. siječnja 2004. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekstove odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.**Članak 4.**

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 3. travnja 2003.

Za Komisiju
Loyola DE PALACIO
Potpredsjednica

⁽¹⁾ SL L 203, 10.8.2000., str. 1.

⁽²⁾ SL L 46, 17.2.1997., str. 1.

⁽³⁾ SL L 48, 17.2.2001., str. 20.

PRILOG

Prilozi I. i II. Direktivi 2000/30/EZ mijenjaju se kako slijedi:

1. U točki 10. Priloga I., točka (k) zamjenjuje se sljedećim:

„(k) ograničivač brzine (ugradnja i funkcija)“.

2. Prilog II. mijenja se kako slijedi:

— točka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Posebni uvjeti u vezi s emisijom ispušnih plinova

2.1. Motorna vozila s (benzinskim) motorom s vanjskim izvorom paljenja

(a) Ako ne postoji napredni sustav kontrole emisija ispušnih plinova kao što je trosmjerni katalizator kojim upravlja lambda-sonda:

1. Vizualni pregled ispušnog sustava kako bi se provjerilo je li potpun i u zadovoljavajućem stanju te propušta li igdje.
2. Vizualni pregled opreme za kontrolu emisija koju je ugradio proizvođač kako bi se provjerilo je li potpuna i u zadovoljavajućem stanju te propušta li igdje.

Nakon primjerenog vremena kondicioniranja motora (poštujući preporuke proizvođača) mjeri se koncentracija ugljičnog monoksida (CO) u ispušnim plinovima kada je motor u praznom hodu (bez opterećenja).

Najveća dopuštena koncentracija CO u ispušnim plinovima jest ona koju je naveo proizvođač vozila. Ako ta informacija nije dostupna ili ako nadležna tijela države članice odluče ne koristiti tu vrijednost kao referentnu, koncentracija CO ne smije premašiti sljedeće vrijednosti:

- i. za vozila koja su prvi put registrirana ili stavljena u promet između datuma od kojeg države članice zahtijevaju usklađenost vozila sa zahtjevima Direktive 70/220/EEZ (*) i 1. listopada 1986.: CO – 4,5 % vol.;
 - ii. za vozila koja su prvi put registrirana ili stavljena u promet nakon 1. listopada 1986. – 3,5 % vol.
- (b) Ako postoji napredni sustav nadzora emisija ispušnih plinova kao što je trosmjerni katalizator kojim upravlja lambda-sonda:
1. Vizualni pregled ispušnog sustava kako bi se provjerilo je li potpun i u zadovoljavajućem stanju te propušta li igdje.
 2. Vizualni pregled opreme za nadzor emisija koju je ugradio proizvođač kako bi se provjerilo je li potpuna i u zadovoljavajućem stanju te propušta li igdje.
 3. Utvrđivanje učinkovitosti sustava vozila za nadzor emisija mjerenjem vrijednosti lambda i koncentracije CO u ispušnim plinovima u skladu s odjeljkom 4. ili s postupcima koje su predložili proizvođači i koji su bili odobreni u vrijeme homologacije vozila. Za svako ispitivanje motor se kondicionira u skladu s preporukama proizvođača vozila.
 4. Emisije ispušnih plinova – granične vrijednosti.

Najveća dopuštena koncentracija CO u ispušnim plinovima jest ona koju navodi proizvođač vozila. Ako ovaj podatak nije dostupan, koncentracija CO ne smije premašiti sljedeće vrijednosti:

i. Mjerenje u praznom hodu motora:

Najveća dopuštena koncentracija CO u ispušnim plinovima ne smije biti veća od 0,5 % vol., a za vozila homologirana u skladu s graničnim vrijednostima prikazanim u retku (A) ili retku (B) tablice u odjeljku 5.3.1.4. Priloga I. Direktivi 70/220/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 98/69/EZ (**) ili naknadnim izmjenama, najveća koncentracija CO ne smije biti veća od 0,3 % vol. Ako usklađivanje s Direktivom 70/220/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 98/69/EZ, nije moguće, tada se na vozila koja su registrirana ili prvi put stavljena u promet nakon 1. srpnja 2002. primjenjuje gore navedeno.

ii. Mjerenje pri velikom broju okretaja motora u praznom hodu (bez opterećenja), broj okretaja motora mora iznositi najmanje 2000 min⁻¹:

Koncentracija CO: najviše 0,3 % vol., a za vozila homologirana u skladu s graničnim vrijednostima prikazanim u retku (A) ili retku (B) tablice u odjeljku 5.3.1.4. Priloga I. Direktivi 70/220/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 98/69/EZ ili naknadnim izmjenama, najveća koncentracija CO ne smije biti veća od 0,2 % vol. Ako usklađivanje s Direktivom 70/220/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 98/69/EZ, nije moguće, tada se na vozila koja su registrirana ili prvi put stavljena u promet nakon 1. srpnja 2002. primjenjuje gore navedeno.

Lambda: $1 \pm 0,03$ ili u skladu sa specifikacijama proizvođača.

iii. Za motorna vozila s ugrađenim sustavima dijagnostike (OBD) u skladu s Direktivom 70/220/EEZ (kako je izmijenjena Direktivom 98/69/EZ i naknadnim izmjenama) države članice mogu umjesto ispitivanja navedenog pod i. utvrditi ispravnost sustava emisija na temelju odgovarajućeg očitavanja uređaja OBD-a i istodobne provjere ispravnosti sustava OBD-a.

2.2. Motorna vozila opremljena (dizelskim) motorima s kompresijskim paljenjem

- (a) Zacrtnjenost ispušnog plina mjeri se tijekom slobodnog ubrzanja (bez opterećenja od praznog hoda do graničnog broja okretaja motora) s ručicom mjenjača u neutralnom položaju i uključenom spojkom.
- (b) Prethodno kondicioniranje vozila:
1. Vozila se mogu ispitati bez prethodnog kondicioniranja iako je zbog sigurnosnih razloga potrebno provjeriti je li motor topao i u zadovoljavajućem mehaničkom stanju.
 2. Osim u skladu s podstavkom (d) točkom (5), nijedno vozilo ne može ne zadovoljiti na ispitivanju osim ako nije bilo prethodno kondicionirano u skladu sa sljedećim zahtjevima:
 - i. Motor mora biti potpuno topao, na primjer temperatura motornog ulja izmjerena uz pomoć sonde u cijevi za mjerenje razine ulja u motoru mora iznositi barem 80 °C ili biti na normalnoj radnoj temperaturi, ako je ova niža, ili temperatura motornog sklopa izmjerena pomoću razine infracrvenog zračenja mora biti barem jednaka. Ako je zbog konstrukcije vozila ovo mjerenje teško izvedivo, normalna radna temperatura motora može se utvrditi na neki drugi način, na primjer radom rashladnog ventilatora motora.
 - ii. Ispušni sustav mora se pročistiti s barem tri ciklusa ubrzanja ili na jednakovrijedan način.
- (c) Postupak ispitivanja:
1. Vizualni pregled opreme za nadzor emisija koju je ugradio proizvođač kako bi se utvrdilo je li potpuna i u zadovoljavajućem stanju te propušta li igdje.
 2. Motor i turbopunjač, ako je ugrađen, moraju prije početka svakog ciklusa slobodnog ubrzanja biti u praznom hodu. Kod teških dizelskih motora to znači da je potrebno pričekati barem 10 sekundi nakon otpuštanja papučice gasa.
 3. Kako bi se započeo svaki ciklus slobodnog ubrzanja papučicu gasa potrebno je do kraja pritisnuti brzo i kontinuirano (u manje od jedne sekunde), ali ne naglo, kako bi se postigao najveći dotok goriva iz pumpe za ubrizgavanje goriva.
 4. Tijekom svakog ciklusa slobodnog ubrzanja motor mora dostići maksimalni broj okretaja ili, za vozila s automatskim mjenjačem, broj okretaja koji je naveo proizvođač ili, ako su ti podaci nedostupni, dvije trećine maksimalnog broja okretaja prije otpuštanja papučice gasa. To se može provjeriti, na primjer, praćenjem brzine rada motora ili dopuštajući da prođe dovoljno vremena između početnog pritiska papučice gasa i otpuštanja, što u slučaju vozila iz kategorija 1. i 2. iz Priloga I., mora iznositi barem dvije sekunde.
- (d) Granične vrijednosti:
1. Razina koncentracije ne smije premašiti razinu navedenu na pločici u skladu s Direktivom Vijeća 72/306/EEZ (**).
 2. Ako taj podatak nije dostupan ili ako nadležna tijela države članice odluče ne koristiti tu vrijednost kao referentnu, razina koncentracije ne smije premašiti razinu koju je naveo proizvođač ili sljedeće granične vrijednosti koeficijenta upijanja:
- Najveći koeficijent upijanja za:
- dizelske motore s prirodnim usisavanjem = 2,5 m⁻¹
 - dizelske motore s turbinskim prednabijanjem = 3,0 m⁻¹
 - granična vrijednost od 1,5 m⁻¹ primjenjuje se na sljedeća vozila homologirana u skladu s graničnim vrijednostima prikazanim u:
 - (a) retku (B) tablice u odjeljku 5.3.1.4. Priloga I. Direktivi 70/220/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 98/69/EZ – (laka teretna vozila – dizel – Euro4);
 - (b) retku (B1) tablice u odjeljku 6.2.1. Priloga I. Direktivi 88/77/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 1999/96/EZ – (teška teretna vozila – dizel – Euro4);
 - (c) retku (B2) tablice u odjeljku 6.2.1. Priloga I. Direktivi 88/77/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 1999/96/EZ – (teška teretna vozila – dizel – Euro5);
 - (d) retku (C) tablice u odjeljku 6.2.1. Priloga I. Direktivi 88/77/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 1999/96/EZ – (teška teretna vozila – dizel – EEV);
- ili granične vrijednosti u kasnijim izmjenama Direktive 70/220/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 98/69/EZ, ili granične vrijednosti u kasnijim izmjenama Direktive 88/77/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 1999/96/EZ, ili istovrijedne vrijednosti u slučaju uporabe opreme koja se razlikuje od one korištene za EZ homologaciju tipa.
- Ako usklađivanje s odjeljkom 5.3.1.4. Priloga I. Direktivi 70/220/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 98/69/EZ, ili odjeljkom 6.2.1. Priloga I. Direktivi 88/77/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 1999/96/EZ, nije moguće, tada se gore navedeno primjenjuje na vozila registrirana ili prvi put stavljena u promet nakon 1. srpnja 2008.

3. Vozila koja su prvi put registrirana ili stavljena u promet prije 1. siječnja 1980. ne podliježu ovim zahtjevima.
4. Vozilo ne zadovoljava na ispitivanju samo ako aritmetička sredina vrijednosti barem zadnjih triju ciklusa slobodnog ubrzanja prelazi graničnu vrijednost. To se može izračunati tako da se zanemari svako mjerenje koje znatno odstupa od izmjerene srednje vrijednosti ili rezultat bilo kojeg drugog statističkog izračuna koji u obzir uzima disperziju mjerenja. Države članice mogu ograničiti broj ispitnih ciklusa.
5. Kako bi se izbjeglo nepotrebno ispitivanje, države članice mogu, iznimno od odredaba stavka 2.2. podstavka (d) točke (4), odlučiti da vozila ne zadovoljavaju na ispitivanju ako njihove izmjerene vrijednosti znatno prelaze granične vrijednosti nakon manje od tri ciklusa slobodnog ubrzanja ili nakon ciklusa pročišćavanja (ili jednakovrijednih postupaka) iz podstavka 2.2. točke (b) alineje 2., pod ii. Isto tako, kako bi se izbjeglo nepotrebno ispitivanje, države članice mogu, iznimno od odredaba podstavka 2.2. podstavka (d) točke (4), odlučiti da vozila zadovoljavaju na ispitivanju ako su njihove izmjerene vrijednosti znatno niže od graničnih vrijednosti nakon manje od tri ciklusa slobodnog ubrzanja ili nakon ciklusa pročišćavanja (ili jednakovrijednih postupaka) iz podstavka 2.2. točke (b) alineje 2., pod ii.

2.3. Oprema za ispitivanje

Emisije iz vozila ispituju se pomoću opreme projektirane za točno utvrđivanje poštuju li granične vrijednosti koje je propisao ili naveo proizvođač.

(*) SL L 76, 9.3.1970., str. 1.

(**) SL L 350, 28.12.1998., str. 1.

(***) SL L 190, 20.8.1972., str. 1."

— Dodaje se točka 3., kako slijedi:

„3. Posebni uvjeti u vezi s ograničivačem brzine

- ako je moguće, provjeriti je li sukladno zahtjevima Direktive Vijeća 92/6/EEZ (*) ugrađen ograničivač brzine,
- provjeriti valjanost pločice ograničivača brzine,
- ako je moguće, provjeriti jesu li plomba ograničivača brzine i, prema potrebi, bilo koje drugo sredstvo za zaštitu spojeva od nedopuštenog rukovanja netaknuti,
- ako je moguće, provjeriti sprečava li ograničivač brzine da vozila iz članaka 2. i 3. Direktive 92/6/EEZ prijeđu propisane vrijednosti.

(*) SL L 57, 2.3.1992., str. 27."

32003L0042

4.7.2003.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 167/23

DIREKTIVA 2003/42/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 13. lipnja 2003.****o izvješćivanju o događajima povezanim sa sigurnošću u civilnom zrakoplovstvu**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 80. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽³⁾, u svjetlu zajedničkog teksta koji je 9. travnja 2003. odobrio Odbor za mirenje,

budući da:

- (1) Tijekom prošlog desetljeća učestalost nesreća u civilnom zrakoplovstvu bila je uglavnom konstantna; unatoč tomu postoji zabrinutost da bi predviđeni porast prometa mogao dovesti do povećanja broja nesreća u bliskoj budućnosti.
- (2) Direktiva Vijeća 94/56/EZ od 21. studenoga 1994. o utvrđivanju temeljnih načela za istraživanje nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu ⁽⁴⁾ ima za cilj spriječiti nesreće olakšavanjem brze provedbe istraga.
- (3) Iskustvo je pokazalo da i prije nego što dođe do nesreće određen broj nezgoda i brojni drugi nedostaci često ukazuju na postojanje opasnosti za sigurnost.
- (4) Povećanje sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu zahtijeva bolje poznavanje tih događaja kako bi se olakšala analiza i praćenje trendova za poduzimanje korektivnih mjera.
- (5) Kada je u događaj povezan sa sigurnošću uključen zrakoplov registriran u državi članici ili ako tim zrakoplovom upravlja poduzeće osnovano u državi članici, taj se događaj povezan sa sigurnošću treba prijaviti čak i kada se dogodio izvan državnog područja Zajednice.
- (6) Svaka država članica treba uspostaviti sustav obveznog izvješćivanja.
- (7) Različite kategorije osoblja koje rade u civilnom zrakoplovstvu primjećuju događaje povezane sa sigurnošću

koji su od značaja za sprečavanje nesreća te bi stoga trebale na njih upozoriti.

- (8) Učinkovitost otkrivanja mogućih opasnosti bila bi znatno povećana razmjenom informacija o takvim događajima povezanim sa sigurnošću.
- (9) Potrebna je programska podrška za razmjenu informacija među različitim sustavima.
- (10) Informacije u vezi sa sigurnošću trebale bi biti dostupne tijelima zaduženim za regulaciju sigurnosti civilnog zrakoplovstva ili vođenje istraga o nesrećama i nezgodama u Zajednici, kao i, prema potrebi, ljudima koji iz njih mogu izvući pouke i poduzeti ili pokrenuti potrebne akcije u svrhu povećanja sigurnosti.
- (11) Zbog osjetljive naravi informacija u vezi sa sigurnošću, njihovim prikupljanjem treba osigurati njihovu povjerljivost, zaštitu njihova izvora i povjerenje osoblja zaposlenog u civilnom zrakoplovstvu.
- (12) Javnosti trebaju biti dostupne opće informacije o razini zrakoplovne sigurnosti.
- (13) Potrebno je uspostaviti odgovarajuće mjere koje bi omogućile uvođenje povjerljivog sustava izvješćivanja.
- (14) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽⁵⁾.
- (15) Trebala bi se osigurati dosljednost s tehničkim zahtjevima izvješćivanja koje su razvili nacionalni stručnjaci u Eurocontrol-u i organizaciji Zajedničkih zrakoplovnih vlasti. Pri sastavljanju popisa događaja o kojima treba izvješćivati u obzir treba uzeti rad ovih dviju europskih organizacija. U obzir treba uzeti i razvoj u okviru Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva.
- (16) Budući da cilj predloženog djelovanja, odnosno povećanje sigurnosti u zračnom prometu, ne mogu dostatno ostvariti države članice jer su sustavi izvješćivanja kojima izolirano upravljaju pojedinačne države članice manje učinkoviti od koordinirane mreže s razmjenom informacija koja omogućava ranije prepoznavanje mogućih sigurnosnih problema no što ih se može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom razmjernosti iz tog članka, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva,

⁽¹⁾ SL C 120 E, 24.4.2001., str. 148. i SL C 332 E, 27.11.2001., str. 320.

⁽²⁾ SL C 311, 7.11.2001., str. 8.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 14. lipnja 2001. (SL C 53 E, 28.2.2002., str. 324.), Zajedničko stajalište Vijeća od 17. lipnja 2002. (SL C 197 E, 20.8.2002., str. 16.) i Odluka Europskog parlamenta od 23. listopada 2002. (još nije objavljeno u Službenom listu). Odluka Europskog parlamenta od 13. svibnja 2003. i Odluka Vijeća od 13. svibnja 2003.

⁽⁴⁾ SL L 319, 12.12.1994., str. 14.

⁽⁵⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 4.

Članak 1.

Cilj

Cilj je ove Direktive pridonijeti poboljšanju sigurnosti zračnog prometa, i to tako da se osigura izvješćivanje, prikupljanje, pohrana, zaštita i distribucija relevantnih sigurnosnih informacija.

Jedini je cilj izvješćivanja o događajima povezanim sa sigurnošću spriječiti nesreće i nezgode, a ne pripisati krivnju ili odgovornost.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive:

1. „događaj povezan sa sigurnošću” znači svaki operativni prekid, anomalija, kvar ili druga neregularnost koja je utjecala ili je mogla utjecati na sigurnost leta, a koja nije rezultirala nesrećom ni ozbiljnom nezgodom, dalje u tekstu „nesreća ili ozbiljna nezgoda” kako su definirani u članku 3. točkama (a) i (k) Direktive 94/56/EZ;
2. „anonimizacija” znači uklanjanje iz podnesenih izvješća svih osobnih podataka koji se odnose na izvjestitelja, kao i tehničkih pojedinosti na temelju kojih bi bilo moguće utvrditi identitet izvjestitelja ili trećih stranaka.

Članak 3.

Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na sve događaje povezane sa sigurnošću koji ugrožavaju ili bi, ako se ne otklone, ugrozili zrakoplov, osobe u njemu ili bilo koju drugu osobu. Popis primjera takvih događaja povezanih sa sigurnošću nalazi se u prilogima I. i II.
2. Komisija može, u skladu s postupkom utvrđenim u članku 10. stavku 2., odlučiti izmijeniti priloge kako bi dopunila ili izmijenila primjere.
3. Smatra se da primjena ove Direktive na zračnu luku Gibraltar ne dovodi u pitanje pravna stajališta Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine što se tiče spora o suverenosti nad državnim područjem na kojem se ova zračna luka nalazi.
4. Primjena ove Direktive na zračnu luku Gibraltar odgađa se do početka provedbe dogovora iz Zajedničke izjave ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine od 2. prosinca 1987. Vlade Španjolske i Ujedinjene Kraljevine obavijestit će Vijeće o datumu početka njene provedbe.

Obvezno izvješćivanje

1. Države članice zahtijevaju da prilikom obavljanja svojih dužnosti svaka od niže navedenih osoba izvijesti nadležna tijela iz članka 5. stavka 1. o događajima povezanim sa sigurnošću iz članka 3.:

- (a) operator ili zapovjednik zrakoplova s turbinskim motorom ili zrakoplova za javni prijevoz koji koristi operator nad kojim država članica osigurava sigurnosni nadzor djelovanja;
- (b) osoba koja pod nadzorom države članice obavlja djelatnost projektiranja, izrade, održavanja ili mijenjanja zrakoplova s turbinskim motorom ili zrakoplova za javni prijevoz ili bilo koje opreme ili dijela takvog zrakoplova;
- (c) osoba koja pod nadzorom države članice potpisuje potvrdu o provjeri plovidbenosti ili potvrdu o puštanju u rad zrakoplova s turbinskim motorom ili zrakoplova za javni prijevoz ili bilo koje opreme ili dijela takvog zrakoplova;
- (d) osoba koja obavlja dužnost za koju mora dobiti ovlaštenje države članice kao kontrolor zračnog prometa ili kao dispečer leta;
- (e) upravitelj zračne luke na koju se primjenjuje Uredba Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice⁽¹⁾;
- (f) osoba koja obavlja poslove u vezi s ugradnjom, izmjenama, održavanjem, popravcima, tehničkim pregledom, provjerom u letu ili inspekcijom opreme za zrakoplovnu navigaciju za koje odgovornost preuzima država članica;
- (g) osoba koja obavlja poslove u vezi s pružanjem zemaljskih usluga, uključujući opskrbu gorivom, servisiranje, pripremu dokumentacije o opterećenju i uravnoteženju, odleđivanje i vuču zrakoplova u zračnoj luci na koju se primjenjuje Uredba (EEZ) br. 2408/92.

2. Države članice mogu poticati dobrovoljno izvješćivanje o događajima povezanim sa sigurnošću koji su navedeni u članku 3. stavku 1. od strane svih osoba koje u okviru drugih djelatnosti civilnog zrakoplovstva obavljaju dužnosti slične onima navedenim u stavku 1.

Članak 5.

Prikupljanje i pohrana informacija

1. Države članice imenuje jedno ili više nadležnih tijela koja uspostavljaju mehanizam za prikupljanje, procjenu, obradu i pohranu događaja povezanih sa sigurnošću o kojima je izvješćeno u skladu s člankom 4.

Ta odgovornost može se povjeriti sljedećim tijelima koja djeluju nepristrano:

- (a) nacionalnom tijelu za civilno zrakoplovstvo; i/ili
- (b) istražnom tijelu ili subjektu ustanovljenom na temelju članka 6. Direktive 94/56/EZ; i/ili
- (c) bilo kojem drugom neovisnom tijelu ili subjektu kojemu je ta dužnost povjerena.

⁽¹⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 8. Uredba kako je zadnje izmijenjena Aktom o pristupanju iz 1994.

Ako država članica imenuje više od jednog tijela ili subjekta, jednog od njih imenovat će poveznicom za razmjenu informacija koje su navedene u članku 6. stavku 1.

2. Nadležna tijela pohranjuju prikupljena izvješća u svojim bazama podataka.

3. U tim bazama podataka pohranjuju se i nesreće i ozbiljne nezgode.

Članak 6.

Razmjena informacija

1. Države članice sudjeluju u razmjeni informacija tako da nadležnim tijelima drugih država članica i Komisiji omogućuju pristup svim relevantnim informacijama u vezi sa sigurnošću pohranjenim u bazama podataka koje su navedene u članku 5. stavku 2.

Baze podataka kompatibilne su s programskom podrškom opisanom u stavku 3.

2. Nadležno tijelo imenovano u skladu s člankom 5. stavkom 1., koje je primilo izvješće o događaju povezanom sa sigurnošću, unosi to izvješće u baze podataka i, prema potrebi, obavješćuje nadležno tijelo države članice u kojoj se navedeni događaj zbio, u kojoj je zrakoplov registriran, u kojoj je zrakoplov proizveden i/ili u kojoj je operator certificiran.

3. Za potrebe ove Direktive, Komisija razvija posebnu programsku podršku. Pritom uzima u obzir potrebu za sukladnošću s postojećim programskim podrškama u državama članicama. Nadležna tijela mogu tu programsku podršku koristiti za upravljanje vlastitim bazama podataka.

4. U skladu s postupkom određenim u članku 10. stavku 2. Komisija poduzima odgovarajuće mjere namijenjene olakšavanju razmjene informacija navedenih u stavku 1.

Članak 7.

Širenje informacija

1. Svaki subjekt zadužen za uređivanje sigurnosti civilnog zrakoplovstva ili za provedbu istraga o nesrećama i nezgodama u civilnom zrakoplovstvu u Zajednici ima pristup informacijama o događajima povezanim sa sigurnošću, prikupljenim i razmijenjenim u skladu s člancima 5. i 6., kako bi na temelju događaja o kojima se izvjestilo stekao nove spoznaje o sigurnosti.

2. Ne dovodeći u pitanje pravo javnosti na pristup dokumentima Komisije, kako je utvrđeno u Uredbi (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije⁽¹⁾, Komisija, na vlastitu inicijativu i u skladu s postupkom iz članka 10. stavka 2., donosi mjere za širenje informacija iz stavka 1. zainteresiranim strankama te s time povezane uvjete. Te mjere, koje mogu biti opće ili individualne, temelje se na potrebi da se:

— osobama i organizacijama pruže informacije koje su im potrebne za poboljšanje sigurnosti civilnog zrakoplovstva,

— širenje informacija ograniči na ono što je njihovim korisnicima nužno potrebno kako bi se osigurala odgovarajuća razina tajnosti tih informacija.

Ne dovodeći u pitanje odredbe članka 8., odluka o širenju informacija na temelju ovog stavka ograničena je na ono što je nužno potrebno za svrhe njihova korisnika.

3. U svrhu informiranja javnosti o razini sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu, države članice mogu barem jedanput godišnje objaviti izvješće o sigurnosti koje sadrži informacije o tipovima događaja povezanih sa sigurnošću koje je prikupio njihov nacionalni sustav obveznog izvješćivanja o događajima povezanim sa sigurnošću. Države članice mogu objavljivati i anonimizirana izvješća.

Članak 8.

Zaštita informacija

1. Države članice poduzimaju u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom potrebne mjere kako bi osigurale odgovarajuću razinu tajnosti informacija kojima raspolažu na temelju članka 6. stavka 1. i članka 7. stavka 1. Države članice koriste se tim informacijama isključivo za postizanje ciljeva ove Direktive.

2. Bez obzira na vrstu ili klasifikaciju događaja povezanog sa sigurnošću i nesreće ili ozbiljne nezgode, imena i prezimena ili adrese pojedinaca nikada se ne unose u bazu podataka iz članka 5. stavka 2.

3. Ne dovodeći u pitanje vrijedeće kaznenopravne propise, države članice suzdržat će se od pokretanja postupaka u vezi s kršenjima propisa bez predumišljaja ili nenamjernih kršenjima propisa o kojima su stekle saznanja samo zato što se o njima izvjestilo u okviru nacionalnog sustava obveznog izvješćivanja o događajima povezanim sa sigurnošću, osim u slučajevima grube nepažnje.

4. U skladu s postupcima definiranim u njihovim nacionalnim zakonima i praksama, države članice osiguravaju da zaposlenici koji prijave nezgode o kojima mogu imati saznanja ne trpe nikakvu štetu od svojeg poslodavca.

5. Ovaj se članak primjenjuje ne dovodeći u pitanje nacionalne propise koji se odnose na dostupnost informacija pravosudnim tijelima.

Članak 9.

Dobrovoljno izvješćivanje

1. Osim sustava obveznog izvješćivanja uspostavljenog na temelju članka 4. i 5., države članice mogu imenovati jedno ili više tijela ili subjekata u svrhu uspostave sustava dobrovoljnog izvješćivanja radi prikupljanja i analize informacije o uočenim nedostacima u zrakoplovstvu za koje ne postoji obveza izvješćivanja u okviru sustava obveznog izvješćivanja, ali koje izvjestitelj smatra stvarnom ili potencijalnom opasnošću.

2. Ako država članica odluči uspostaviti sustav dobrovoljnog izvješćivanja, odredit će uvjete po kojima jedno ili više tijela ili subjekata koje je imenovala na temelju stavka 1. obavljaju anonimizaciju dobrovoljnih izvješća podnesenih u okviru takva sustava.

⁽¹⁾ SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

3. Države članice dužne su osigurati pohranu i dostupnost svim strankama relevantnih anonimiziranih informacija u vezi sa sigurnošću koje proizlaze iz analize povjerljivog izvješćivanja, kako bi se mogle koristiti za poboljšanje sigurnosti zrakoplovstva.

Članak 10.

Odbor

1. Komisiji pomaže odbor osnovan na temelju članka 12. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 od 16. prosinca 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva ⁽¹⁾.

2. Prilikom upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe članka 8. te Odluke.

Razdoblje predviđeno člankom 5. stavkom 6. Odluke 1999/468/EZ je tri mjeseca.

3. Odbor donosi svoj poslovnik.

Članak 11.

Provedba

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 4. srpnja 2005. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekstove glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 12.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 13.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Luxembourgu 13. lipnja 2003.

Za Europski parlament

Predsjednik

P. COX

Za Vijeće

Predsjednik

V. PAPANDREOU

⁽¹⁾ SL L 373, 31.12.1991., str. 4. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 2871/2000 (SL L 333, 29.12.2000., str. 47.).

PRILOG I.

Popis događaja povezanih sa sigurnošću o kojima treba izvješćivati i koji se odnose na operacije, održavanje, popravke i proizvodnju zrakoplova

- Napomena 1.:* Premda se u ovom Prilogu navodi većina događaja povezanih sa sigurnošću o kojima treba izvješćivati, njime nije moguće posve obuhvatiti sve takve događaje. I svaki drugi događaj povezan sa sigurnošću za koji uključene osobe procijene da ispunjava kriterije treba prijaviti.
- Napomena 2.:* Ovaj Prilog ne uključuje nesreće. Pored drugih zahtjeva u pogledu izvješćivanja o nesrećama, nesreće treba unijeti i u bazu podataka iz članka 5. stavka 2.
- Napomena 3.:* Ovaj Prilog sadržava primjere zahtjeva o izvješćivanju koji se odnose na operacije, održavanje, popravak i proizvodnju zrakoplova.
- Napomena 4.:* Događaji povezani sa sigurnošću o kojima se izvješćuje jesu oni u kojima je sigurnost izvođenja operacije bila ili mogla biti ugrožena ili koji su mogli dovesti do nesigurne situacije. Ako, prema mišljenju izvijestitelja, događaj povezan sa sigurnošću nije ugrozio sigurnost izvođenja operacije ali bi, da se ponovi u drugačijim, no vjerojatnim okolnostima predstavljao opasnost, o njemu bi trebalo podnijeti izvješće. Izvješćivanje o događaju može se smatrati potrebnim za jednu kategoriju proizvoda, dijela ili opreme, a ne za neku drugu kategoriju; odsutnost ili prisutnost jednog jedinog čimbenika, ljudskog ili tehničkog, može transformirati događaj povezan sa sigurnošću u nesreću ili ozbiljnu nezgodu.
- Napomena 5.:* Posebna odobrenja za izvođenje operacija, kao što su RVSM, ETOPS, RNAV ili program projektiranja ili održavanja, mogu sadržavati posebne zahtjeve o izvješćivanju otkazivanja ili neispravnostima povezanim s tim odobrenjem ili programom.

SADRŽAJ

- A: LETAČKE OPERACIJE ZRAKOPLOVA
- B: TEHNIČKI ELEMENTI ZRAKOPLOVA
- C: ODRŽAVANJE I POPRAVAK ZRAKOPLOVA
- D: USLUGE U ZRAČNOJ PLOVIDBI, OBJEKTI I ZEMALJSKE USLUGE

A. LETAČKE OPERACIJE ZRAKOPLOVA**i. Operacije zrakoplova**

- (a) manevri izbjegavanja:
 - rizik od sudara s drugim zrakoplovom, tlom ili drugim objektom ili nesigurna situacija u kojoj bi bila primjerena radnja izbjegavanja,
 - manevar izbjegavanja potreban radi izbjegavanja sudara s drugim zrakoplovom, tlom ili drugim objektom,
 - manevar izbjegavanja kako bi se izbjegle druge nesigurne situacije;
- (b) Nezgode prilikom uzlijetanja ili slijetanja, uključujući preventivno slijetanje ili prisilno slijetanje. Nezgode kao što su slijetanje prije praga uzletno-sletne staze, izlijetanje s uzletno-sletne staze ili slijetanje pri kojem zrakoplov izlijeće bočno s uzletno-sletne staze. Uzlijetanja, prekinuta uzlijetanja, slijetanja ili pokušaji slijetanja na zatvorene, zauzete ili pogrešne uzletno-sletne staze. Neodobreni ulazi na uzletno-sletnu stazu;
- (c) Nemogućnost postizanja predviđenih performansi tijekom uzlijetanja ili početnog uspona;
- (d) Kritično niska količina goriva ili nemogućnost prebacivanja goriva ili korištenja cjelokupne količine raspoloživog goriva;
- (e) Gubitak kontrole nad zrakoplovom (uključujući djelomični ili privremeni gubitak kontrole) bez obzira na uzrok;
- (f) Događaji povezani sa sigurnošću blizu ili iznad V_1 koji su posljedica ili uzrok opasne ili potencijalno opasne situacije (npr. prekinuto uzlijetanje, udar stražnjim dijelom trupa zrakoplova o tlo, gubitak snage potiska motora itd.);
- (g) Produženje leta na drugi krug koje ima za posljedicu opasnu ili potencijalno opasnu situaciju;
- (h) Nenamjerno znatno odstupanje od brzine leta, predviđene staze ili visine leta (za više od 300 stopa) bez obzira na uzrok;
- (i) Spuštanje ispod apsolutne/relativne visine odluke ili najmanje apsolutne/relativne visine spuštanja bez potrebne vizualne referentne točke;
- (j) Gubitak orijentacije u odnosu na stvarni položaj zrakoplova ili položaj drugog zrakoplova;
- (k) Prekid komunikacije između članova letačke posade zrakoplova (CRM) ili između članova letačke posade zrakoplova i drugih sudionika (kabinska posada, kontrola zračnog prometa, inženjeri letaćkih operacija);
- (l) Tvrdog slijetanje – slijetanje za koje se smatra da zahtijeva „provjeru zrakoplova zbog tvrdog slijetanja”;
- (m) Prekoračenje granica u vezi s neuravnoteženošću goriva;

- (n) Nepravilno podešen kôd SSR ili nepravilno podešena podskala na visinomjeru;
- (o) Nepravilno programiranje opreme koja se koristi za navigaciju, ili izračun performansi, ili pogrešni unosi u navedenu opremu, ili korištenje netočnih podataka;
- (p) Nepravilan prijam ili tumačenje radio-telefonskih poruka;
- (q) Neispravnosti ili kvarovi na sustavu za gorivo koji su utjecali na opskrbu gorivom i/ili njegovu distribuciju;
- (r) Zrakoplov nenamjerno izlazi s asfaltne ili betonske površine;
- (s) Sudar zrakoplova i bilo kojeg drugog zrakoplova, vozila ili drugog objekta na tlu;
- (t) Nenamjerno i/ili nepravilno korištenje sustava za upravljanje.
- (u) Nemogućnost postizanja predviđene konfiguracije zrakoplova u bilo kojoj fazi leta (npr. podvozje i vrata podvozja, zakrilca, stabilizatori, predkrilca itd.);
- (v) Opasnost ili potencijalna opasnost koja je posljedica namjerne simulacije uvjeta otkazivanja sustava u svrhu obuke ili provjere sustava;
- (w) Neuobičajene vibracije;
- (x) Funkcioniranje bilo kojeg primarnog sustava upozorenja povezanog s manevriranjem zrakoplova, npr. upozorenja o konfiguraciji, upozorenja zbog sloma uzgona (trešnja palice), upozorenje zbog prekoračenja brzine itd., osim ako:
 - 1. je posada pouzdano utvrdila da je upozorenje bilo lažno i pod uvjetom da to lažno upozorenje nije prouzročilo poteškoću ili opasnost zbog odziva posade na upozorenje ili
 - 2. se sustavi koriste u svrhu obuke ili provjere/testiranja;
- (y) „Upozorenje” sustava GPWS/TAWS kada:
 - 1. se zrakoplov približi tlu više nego što je to bilo planirano ili predviđeno, ili
 - 2. se upozorenje pojavi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima letenja ili tijekom noći te se ustanovi da je do upozorenja došlo zbog povećane brzine spuštanja (način 1), ili
 - 3. je upozorenje posljedica toga da podvozje ili zakrilca nisu bila spuštena na odgovarajućoj točki prilaza (način 4), ili
 - 4. je poteškoća ili opasnost posljedica, ili bi mogla biti posljedica, odziva posade na „upozorenje” npr. smanjena udaljenost u odnosu na druge zrakoplove. Navedeno može uključivati upozorenje bilo kojeg načina (*moda*) ili vrste, tj. stvarno upozorenje zbog smetnje ili lažno upozorenje;
- (z) „uzbuna” sustava GPWS/TAWS kada je poteškoća ili opasnost posljedica, ili bi mogla biti posljedica, odziva posade na tu „uzbunu”.
- (aa) Upute sustava ACAS (RA).
- (bb) Nezgode nastale zbog mlaza turbine ili propelera koje uzrokuju znatnu štetu ili tešku ozljedu.

ii. Slučajevi nužde

- (a) Požar, eksplozija, dim ili otrovne ili omamljujuće pare, čak i kada je požar ugašen.
- (b) Korištenje bilo kojeg nestandardnog postupka letačke ili kabinske posade zrakoplova u slučaju nužde kada:
 - 1. postupak već postoji, ali se ne koristi,
 - 2. postupak ne postoji,
 - 3. postupak već postoji, ali je nepotpun ili neodgovarajući,
 - 4. postupak je nepravilan,
 - 5. koristi se nepravilan postupak;
- (c) Neprikladnost bilo kojeg postupka predviđenog za korištenje u slučaju nužde, uključujući njegovo korištenje u svrhu održavanja, obuke ili testiranja;
- (d) Događaj koji dovodi do evakuacije u slučaju nužde;
- (e) Sniženje kabinskog tlaka;
- (f) Korištenje bilo koje opreme za slučaj nužde ili propisanih postupaka za slučaj nužde kako bi se riješila nastala situacija;
- (g) Događaj koji dovodi do proglašenja slučaja nužde (*mayday* ili *panne*);
- (h) Otkazivanje bilo kojeg sustava ili opreme za slučaj nužde, uključujući sva izlazna vrata i osvjjetljenje, također kada se koriste u svrhu održavanja, obuke ili testiranja;
- (i) Događaji koji zahtijevaju korištenje kisika za slučaj nužde bilo kojeg člana posade.

iii. Onesposobljenost članova posade

- (a) Onesposobljenost bilo kojeg člana letačke posade, uključujući onesposobljenost do koje dođe prije uzlijetanja ako se smatra da je mogla prouzročiti onesposobljenost i nakon uzlijetanja;
- (b) Onesposobljenost bilo kojeg člana kabinske posade zbog koje taj član nije sposoban obavljati ključne dužnosti u slučaju nužde.

iv. Ozljeda

Događaji povezani sa sigurnošću koji su doveli, ili su mogli dovesti, do znatnih ozljeda putnika ili posade, ali koji se ne smatraju nesrećama o kojima treba izvijestiti.

v. Meteorologija

- (a) Udar groma koji je prouzročio oštećenje na zrakoplovu ili gubitak ili neispravnost bilo koje ključne funkcije;
- (b) Udar tuče koji je prouzročio oštećenje na zrakoplovu ili gubitak ili neispravnost bilo koje ključne funkcije;
- (c) Let kroz područje jakih turbulencija koje uzrokuju ozljede osoba u zrakoplovu ili zahtijevaju pregled zrakoplova nakon leta;
- (d) Let kroz područje smicanja vjetra;
- (e) Zaleđivanje koje uzrokuje poteškoće pri upravljanju, štetu na zrakoplovu ili gubitak ili neispravnost bilo koje ključne funkcije.

vi. Sigurnost

- (a) Nezakonito ometanje zrakoplova, uključujući prijetnju bombom ili otmicu;
- (b) Poteškoće u kontroliranju alkoholiziranih ili nasilnih putnika te putnika neprihvatljivog ponašanja;
- (c) Otkrivanje slijepog putnika.

vii. Ostali događaji

- (a) Višekratno ponavljajući događaji posebne vrste koji se sami za sebe ne bi smatrali događajima „o kojima treba izvijestiti“, ali koji zbog učestalosti ponavljanja predstavljaju potencijalnu opasnost;
- (b) Sudar s pticom koji je prouzročio oštećenje na zrakoplovu ili gubitak ili neispravnost bilo koje ključne funkcije;
- (c) Let kroz vrtložnu brazdu;
- (d) Bilo koji drugi događaj povezan sa sigurnošću bilo koje vrste, za koji se smatra da je ugrozio ili bi mogao ugroziti zrakoplov ili osobe u njemu ili na tlu.

B. TEHNIČKI ELEMENTI ZRAKOPLOVA**i. Strukturni elementi**

Nije potrebno prijavljivati sve strukturne kvarove. Potrebna je procjena inženjera kako bi se odlučilo je li kvar dovoljno značajan da se o njemu izvijesti. Sljedeći se primjeri mogu uzeti u obzir:

- (a) oštećenje glavnog strukturnog elementa (Principal Structural Element – PSE) koji nije označen kao otporan na oštećenja (element ograničenog vijeka trajanja). Glavni strukturni elementi su elementi koji značajno pridonose prenošenju opterećenja tijekom leta, na tlu ili radi održavanja tlaka u kabini, a čiji kvar bi mogao imati za posljedicu katastrofalan kvar zrakoplova;
- (b) kvar ili oštećenje koji premašuje dopušteno oštećenje na glavnom strukturnom elementu koji je označen kao otporan na oštećenja;
- (c) oštećenje ili kvar koji premašuje dopušteno odstupanje strukturnog elementa, čiji kvar bi mogao smanjiti strukturnu krutost do te mjere da više ne bi bilo moguće poštovati propisana ograničenja o drhtanju (*flutter*), divergenciji ili reversu komandi;
- (d) oštećenje ili kvar strukturnog elementa koji bi mogao prouzročiti oslobađanje masivnih dijelova koji bi mogli ugroziti osobe u zrakoplovu;
- (e) oštećenje ili kvar strukturnog elementa koji bi mogao ugroziti pravilan rad sustava. Vidjeti dolje pod ii.;
- (f) gubitak bilo kojeg dijela konstrukcije zrakoplova tijekom leta.

ii. Sustavi

Predloženi su sljedeći opći kriteriji koji su primjenljivi na sve sustave:

- (a) gubitak, značajna neispravnost u radu ili kvar bilo kojeg sustava, podsustava ili sklopa uređaja kada nije moguće na zadovoljavajući način izvršiti standardne operativne postupke, vježbe itd.;

- (b) nemogućnost posade da kontrolira sustav, na primjer:
 1. Radnje koje nisu posljedica zapovjedi letačke posade zrakoplova,
 2. Netočan i/ili nepotpun odziv, uključujući ograničenje kretanja ili krutosti,
 3. Prekomjeran otklon (*runaway*),
 4. Mehanički prekid ili kvar;
- (c) Kvar ili neispravan rad jedne ili više isključivih funkcija sustava (jedan sustav mogao bi integrirati nekoliko funkcija);
- (d) Međusobno ometanje unutar jednog sustava ili među više sustava;
- (e) Kvar ili neispravan rad zaštitnog uređaja ili sustava za nuždu koji je povezan sa sustavom;
- (f) Gubitak zalihosti (redundancije) sustava;
- (g) Bilo koji događaj povezan sa sigurnošću prouzročen nepredviđenim ponašanjem sustava;
- (h) Za tipove zrakoplova s jednostrukim glavnim sustavima, podsustavima ili sklopovima uređaja: gubitak, značajna neispravnost u radu ili kvar bilo kojeg glavnog sustava, podsustava ili sklopa uređaja;
- (i) Za tipove zrakoplova s višestrukim neovisnim glavnim sustavima, podsustavima ili sklopovima uređaja: gubitak, značajna neispravnost u radu ili kvar više od jednoga glavnog sustava, podsustava ili sklopa uređaja;
- (j) Aktiviranje bilo kojeg primarnog sustava upozorenja povezanog sa sustavima ili opremom zrakoplova, osim ako je posada sa sigurnošću utvrdila da je upozorenje bilo lažno te pod uvjetom da lažno upozorenje nije prouzročilo poteškoću ili opasnost zbog odziva posade na upozorenje;
- (k) Curenje hidrauličnih tekućina, goriva, ulja ili drugih tekućina koje je prouzročilo opasnost od požara ili mogućnost opasnog zagađenja konstrukcije, sustava ili opreme zrakoplova, ili opasnost za osobe u zrakoplovu;
- (l) Neispravan rad ili kvar bilo kojeg indikacijskog sustava kada to može rezultirati zbunjujućim pokazateljima za posadu;
- (m) Bilo koje otkazivanje, neispravan rad ili kvar, ako se dogodi u kritičnoj fazi leta i ako je važan za rad sustava;
- (n) Značajan pad stvarnih performansi u usporedbi s odobrenim performansama koji je prouzročio opasnu situaciju (uzimajući u obzir točnost metode za izračun performansi), uključujući rad kočnica, potrošnju goriva itd.;
- (o) Asimetrija komandi leta; npr. zakrilca, predkrilca, spojler itd.

Dodatak ovom Prilogu sadrži popis primjera događaja povezanih sa sigurnošću o kojima treba izvješćivati i koji su posljedica primjene ovih općih kriterija na pojedine sustave.

iii. Pogonski sustavi (uključujući motore, propelere i sustave rotora) i pomoćne pogonske jedinice (APU-i)

- (a) Prekid izgaranja, gašenje ili neispravan rad motora;
- (b) Prevelik broj okretaja ili nemogućnost upravljanja brojem okretaja bilo koje brzorotirajuće komponente (na primjer: APU, zračni pokretač, oprema za klimatizaciju, motor zračne turbine, propeler ili rotor);
- (c) Kvar ili neispravan rad bilo kojeg dijela motora ili pogonskog sustava koji uzrokuje jedan ili više sljedećih slučajeva:
 1. gubitak/otpadanje dijelova/krhotine,
 2. nekontrolirano vanjsko ili unutrašnje izgaranje ili proboj vrućeg plina,
 3. potisak u smjeru drukčijem od onog koji je odabrao pilot,
 4. sustav obrnutog potiska ne djeluje ili djeluje nekontrolirano,
 5. nemogućnost upravljanja snagom, potiskom ili brojem okretaja motora,
 6. otkazivanje nosive strukture motora,
 7. djelomični ili potpuni gubitak glavnog dijela pogonskog sustava,
 8. gusti vidljivi dim ili koncentracija otrovnih tvari dovoljnih da onesposobe posadu ili putnike,
 9. nemogućnost gašenja motora korištenjem uobičajenih postupaka,
 10. nemogućnost ponovnog pokretanja uporabljivog motora;
- (d) Neželjeni gubitak potiska/snage, promjena ili oscilacija klasificirana kao gubitak kontrole potiska ili pogona (LOTG):
 1. kod jednomotornog zrakoplova, ili
 2. kada se smatra pretjeranim za primjenu, ili

3. kada bi to moglo utjecati na više od jednog motora u višemotornom zrakoplovu, posebno u slučaju dvomotornih zrakoplova, ili
4. kod višemotornih zrakoplova kad koriste isti ili sličan tip motora kod kojega bi se taj događaj smatrao opasnim ili kritičnim;
- (e) Bilo koji kvar na sastavnom dijelu ograničenog vijeka trajanja koji za posljedicu ima odstranjivanje takvog dijela prije isteka njegova vijeka trajanja;
- (f) Kvarovi zajedničkog podrijetla koji bi mogli prouzročiti tako visoku stopu gašenja motora tijekom leta da postoji mogućnost gašenja više od jednog motora za vrijeme istog leta;
- (g) Graničnik motora ili ručica snage motora ne rade kada je to potrebno ili rade nekontrolirano;
- (h) Prekoračenje parametara motora;
- (i) Usisavanje stranog tijela koje uzrokuje oštećenje.

Propeleri i prijenos

- (j) Kvar ili neispravan rad bilo kojeg dijela propelera ili pogonskog sustava koji uzrokuje jedan ili više sljedećih slučajeva:
 1. prekoračenje dozvoljene brzine vrtnje propelera,
 2. pojava prekomjernog aerodinamičnog otpora,
 3. potisak u smjeru suprotnom od onog koji je odabrao pilot,
 4. odvajanje propelera ili većeg dijela propelera,
 5. otkazivanje koje uzrokuje prekomjernu neuravnoteženost propelera,
 6. nenamjerno pomicanje krila propelera u položaj ispod najmanjeg u letu dopuštenog koraka,
 7. nemogućnost postavljanja elise propelera na nož,
 8. nemogućnost promjene koraka propelera,
 9. nekomandirana promjena koraka propelera,
 10. nekomandirane promjene zakretnog momenta i brzine vrtnje,
 11. odvajanje dijelova male energije.

Rotori i prijenos

- (k) Oštećenje ili kvar prijenosnika/priključka glavnog rotora koji bi mogli imati za posljedicu odvajanje sklopa rotora tijekom leta i/ili neispravan rad kontrola rotora;
- (l) Oštećenje repnog rotora, prijenosa i odgovarajućih sustava.

Pomoćne pogonske jedinice (APU-i)

- (m) Gašenje ili otkazivanje kada se, sukladno operativnim zahtjevima, zahtijeva raspoloživost pomoćne pogonske jedinice, na primjer ETOPS, MEL;
- (n) Nemogućnost gašenja pomoćne pogonske jedinice;
- (o) Prekoračenje najveće dopuštene brzine;
- (p) Nemogućnost pokretanja pomoćne pogonske jedinice kada je to potrebno zbog operativnih razloga.

iv. Ljudski čimbenici

Svaka nezgoda kod koje je bilo koja značajka konstrukcije zrakoplova ili nedostatak u konstrukciji zrakoplova mogao za posljedicu imati pogrešnu uporabu koja bi mogla pridonijeti opasnom ili katastrofalnom učinku.

v. Ostali događaji

- (a) Svaka nezgoda kod koje su bilo koja značajka konstrukcije zrakoplova ili nedostatak u konstrukciji zrakoplova za posljedicu mogli imati pogrešnu uporabu koja bi mogla pridonijeti opasnom ili katastrofalnom učinku;
- (b) Događaj povezan sa sigurnošću koji se obično ne smatra događajem o kojem bi trebalo izvijestiti (na primjer, unutrašnja oprema i oprema kabine, sustavi za vodu) kada su okolnosti prouzročile ugrozu zrakoplova ili ljudi u njemu;
- (c) Požar, eksplozija, dim ili otrovne ili zdravlju štetne pare;
- (d) Svaki drugi događaj koji bi mogao ugroziti zrakoplov ili utjecati na sigurnost osoba u zrakoplovu, ili ljudi, ili imovine u blizini zrakoplova ili na tlu;
- (e) Otkazivanje ili kvar sustava za obraćanje putnicima pri kojem se obavijesti putnicima ne mogu odašiljati ili slušati;
- (f) Nemogućnost podešavanja pilotskog sjedala tijekom leta.

C. ODRŽAVANJE I POPRAVKI ZRAKOPLOVA

- i. Nepravilno sastavljeni dijelovi ili komponente zrakoplova uočeni tijekom inspekcijskog nadzora ili postupka ispitivanja provedenog u druge svrhe.
- ii. Propuštanje mlaza vrućeg zraka koje za posljedicu ima oštećenje konstrukcije.
- iii. Svaki kvar na dijelu s ograničenim vijekom trajanja koji za posljedicu ima zamjenu dijela prije isteka njegova vijeka trajanja.
- iv. Svako oštećenje ili propadanje (npr. puknuća, lomovi, korozija, delaminacija, odvajanje itd.) bez obzira na uzrok (npr. drhtanje (*flutter*), gubitak krutosti ili konstrukcijski nedostatak), i to:
 - (a) primarne konstrukcije ili glavnog strukturnog elementa (definiranim u proizvođačevu priručniku za popravke) kad takvo oštećenje ili propadanje premašuje dopuštena ograničenja navedena u priručniku za popravke i zahtijeva popravak ili potpunu, odnosno djelomičnu zamjenu;
 - (b) sekundarne konstrukcije, koja je posljedično ugrozila ili možda ugrozila zrakoplov;
 - (c) motora, propelera ili sustava rotora helikoptera;
- v. **Svaki kvar, neispravnost ili nedostatak bilo kojeg sustava ili opreme, ili njihovo oštećenje, odnosno pogoršanje, otkriveno na temelju ispunjavanja zahtjeva o plovidbenosti ili drugog obvezujućeg naputka koji su izdale zrakoplovne vlasti kada:**
 - (a) organizacija koja izvješćuje i provodi usklađenost prva otkrije taj događaj;
 - (b) prilikom bilo kojeg idućeg izvršavanja uputa događaj premašuje ograničenja navedena u uputama i/ili kada objavljeni postupci popravka/otklanjanja greške nisu dostupni.
- vi. Nezadovoljavajući rad bilo kojeg sustava ili opreme za nuždu, uključujući sva izlazna vrata i rasvjetu, i onda kada se koristi u svrhu održavanja ili ispitivanja.
- vii. Neusklađenost ili značajne pogreške u usklađenosti sa zahtijevanim postupcima održavanja.
- viii. Proizvodi, dijelovi, uređaji i materijali nepoznatog ili sumnjivog podrijetla.
- ix. Obmanjujući, netočni ili nepotpuni podaci o održavanju ili postupci koji bi mogli dovesti do pogrešaka u održavanju.
- x. **Bilo koja pogreška, neispravan rad ili kvar zemaljske opreme korištene za testiranja ili provjeru zrakoplovnih sustava i opreme ako zahtijevani postupci rutinskog pregleda i ispitivanja nisu rezultirali jasnim utvrđenjem problema, što za posljedicu ima opasnu situaciju.**

D. USLUGE U ZRAČNOJ PLOVIDBI, OBJEKTI I ZEMALJSKE USLUGE

i. Usluge u zračnoj plovidbi (ANS);

Pogledati Prilog II., popis događaja o kojima treba izvijestiti i koji se odnose na usluge u zračnoj plovidbi.

ii. Aerodrom i aerodromski uređaji i objekti

- (a) Izlijevanje velikih količina goriva tijekom punjenja zrakoplova gorivom;
- (b) Punjenje neispravnom količinom goriva, što bi moglo znatno utjecati na dolet, performanse, ravnotežu i konstrukcijsku čvrstoću zrakoplova.

iii. Prihvat i otprema putnika, prtljage i tereta

- (a) Značajno onečišćenje konstrukcije, sustava i opreme zrakoplova prouzročeno prijevozom prtljage ili tereta;
- (b) Nepravilan ukrcaj putnika, utovar prtljage ili tereta, koji bi mogao znatno utjecati na masu i/ili ravnotežu zrakoplova;
- (c) Neispravan razmještaj prtljage ili tereta (uključujući ručnu prtljagu) koji bi na bilo koji način mogao ugroziti zrakoplov, njegovu opremu ili osobe u njemu, ili spriječiti evakuaciju u slučaju nužde;
- (d) Nepravilan razmještaj kontejnera za teret ili drugih teških dijelova tereta;
- (e) Prijevoz ili pokušaj prijevoza opasnog tereta u suprotnosti s primjenljivim pravilima, uključujući netočno etiketiranje i pakiranje opasnog tereta.

iv. Zemaljska opskrba zrakoplova i servisiranje

- (a) Otkazivanje, neispravan rad ili kvar zemaljske opreme koja se koristi za ispitivanje ili provjeru zrakoplovnih sustava i opreme ako se zahtijevanim rutinskim postupcima pregleda i ispitivanja nije uspjelo jasno utvrditi problem, pa to rezultira opasnom situacijom;
- (b) Nepoštovanje ili značajne pogreške pri ispunjavanju zahtijevanih postupaka servisiranja;
- (c) Punjenje onečišćenoga goriva ili neodgovarajuće vrste goriva ili drugih ključnih tekućina (uključujući kisik i pitku vodu).

Dodatak PRILOGU I.

U sljedećim su podstavcima navedeni primjeri događaja povezanih sa sigurnošću o kojima treba izvješćivati i koji proizlaze iz primjene općih kriterija na posebne sustave navedene u stavku B točki ii. Priloga I.

1. Klimatizacija/ventilacija

- (a) potpuno otkazivanje hlađenja elektronike;
- (b) sniženje kabinskog tlaka.

2. Sustav autopilota

- (a) po aktiviranju sustav autopilota ne prelazi na željeni način djelovanja;
- (b) znatne poteškoće posade da kontrolira zrakoplov, povezane s funkcioniranjem sustava autopilota, o kojima letачka posada izvješćuje;
- (c) otkazivanje bilo kojeg uređaja za isključivanje sustava autopilota;
- (d) promjena načina rada sustava autopilota koja nije posljedica naredbe letачke posade.

3. Komunikacije

- (a) otkazivanje ili kvar sustava za obraćanje putnicima pri kojem se obavijesti putnicima ne mogu odašiljati ili slušati;
- (b) potpuni gubitak komunikacije tijekom leta.

4. Električni sustav

- (a) gubitak jednog sustava za distribuciju izmjenične ili istosmjerne struje;
- (b) potpuni gubitak ili gubitak više od jednog električnoga generatora;
- (c) otkazivanje rezervnog električnoga generatora (za slučaj nužde).

5. Pilotska kabina/putnička kabina/prostor za teret

- (a) nemogućnost namještanja sjedala pilota tijekom leta;
- (b) otkazivanje bilo kojeg sustava ili opreme za slučaj nužde, uključujući signalni sustav za evakuaciju u nuždi, sva izlazna vrata, svjetla u slučaju nužde itd.;
- (c) gubitak sposobnosti zadržavanja tereta sustava za utovar tereta.

6. Sustav zaštite od požara

- (a) protupožarni alarm, osim onih koji su odmah potvrđeni kao lažni;
- (b) neotkriveno otkazivanje ili kvar na sustavu za otkrivanje požara/dima, odnosno zaštitu od požara/dima koji bi mogao dovesti do gubitka ili ograničenog rada sustava za otkrivanje, odnosno zaštitu od požara;
- (c) izostanak upozorenja u slučaju stvarnog požara ili dima.

7. Komande leta

- (a) asimetrija zakrilaca, pretkrilaca, spojlera itd.;
- (b) ograničena pokretljivost, krutost ili slab ili zakašnjeni odziv prilikom korištenja primarnih sustava komandi leta ili pripadajućih sustava pomoćnih kontrola i sigurnosnih sustava;
- (c) prekomjerni odklon komandi leta;
- (d) vibracije komandi leta koje osjeti posada;
- (e) mehaničko odvajanje komandi leta ili otkazivanje rada komandi leta;
- (f) značajno ometanje normalne kontrole zrakoplova ili pogoršanje kvalitete leta.

8. Sustav za gorivo

- (a) neispravan rad sustava za pokazivanje količine goriva koji rezultira potpunim gubitkom ili pogrešnim pokazivanjem količine goriva u zrakoplovu;
- (b) istjecanje goriva koje rezultira značajnim gubitkom goriva, opasnošću od požara te značajnim onečišćenjem;
- (c) neispravan rad ili kvar na sustavu ispuštanja goriva tijekom leta koji rezultira nenamjernim gubitkom velike količine goriva, opasnošću od požara, opasnim onečišćenjem opreme zrakoplova ili nemogućnošću ispuštanja goriva tijekom leta;
- (d) neispravnosti ili kvarovi na sustavu za gorivo koji znatno utječu na opskrbu gorivom i/ili njegovu raspodjelu;
- (e) nemogućnost prijenosa ili uporabe cjelokupne količine iskoristivoga goriva.

9. Hidraulika

- (a) otkazivanje jednog sustava za hidrauliku (samo ETOPS-a);
- (b) otkazivanje rada izolacijskog sustava;
- (c) otkazivanje više od jednog hidrauličnog sustava;
- (d) otkazivanje rezervnog hidrauličnog sustava;
- (e) nenamjerno produljenje rezervnoga generatora (*Ram Air Turbine*).

10. Sustav za otkrivanje/zaštitu od zaleđivanja

- (a) neotkriveni gubitak ili smanjeno djelovanje sustava protiv zaleđivanja/sustava odleđivanja;
- (b) gubitak više od jednog sustava grijanja sondom;
- (c) nemogućnost postizanja simetričnog odleđivanja krila;
- (d) nenormalno nakupljanje leda koje znatno utječe na performanse zrakoplova ili upravljanje zrakoplovom;
- (e) znatno smanjeno vidno polje posade.

11. Sustavi za pokazivanje/upozoravanje/snimanje

- (a) neispravan rad ili kvar bilo kojeg sustava za pokazivanje kada postoji mogućnost da bi radi obmanjujućih prikaza posade na važnom sustavu mogla djelovati na neodgovarajući način;
- (b) gubitak funkcije crvenog pokazivača na sustavu;
- (c) za pilotske kabine s katodnim zaslonima (*glass cockpit*): otkazivanje ili neispravan rad više od jednog zaslona ili računala koje se koristi za pokazivanje/upozoravanje.

12. Podvozje/kočnice/gume

- (a) požar na kočnom sustavu;
- (b) značajan gubitak kočnog učinka;
- (c) asimetrično kočenje koje uzrokuje značajan odklon od predviđene putanje;
- (d) otkazivanje sustava za izvlačenje podvozja slobodnim padom (uključujući za vrijeme planiranih ispitivanja);
- (e) neželjeno uvlačenje/izvlačenje podvozja za pristajanje ili vrata podvozja za pristajanje;
- (f) pucanje više guma.

13. Navigacijski sustavi (uključujući sustave za precizno slijetanje) i sustavi podataka o letu

- (a) potpuno otkazivanje ili višestruki kvar navigacijske opreme;
- (b) potpuno otkazivanje ili višestruki kvar opreme sustava podataka o letu;
- (c) znatno obmanjujući pokazatelji;
- (d) značajne navigacijske pogreške koje se mogu pripisati netočnim podacima ili pogreškama prilikom kodiranja u bazama podataka;
- (e) neočekivana odstupanja od poprečne ili vertikalne putanje koju nije prouzročio pilot;
- (f) problemi sa zemaljskim navigacijskim uređajima koji rezultiraju značajnim navigacijskim pogreškama koje nisu povezane s prijelazom s inertne navigacije na radijsku navigaciju.

14. Kisik za zrakoplov u kojem se održava zračni tlak

- (a) gubitak opskrbe kisikom u pilotskoj kabini;
- (b) gubitak opskrbe kisikom znatnog broja putnika (više od 10 %), i kada je otkriven tijekom održavanja, obuke ili ispitivanja.

15. Sustav odvoda ispušnog zraka

- (a) curenje vrućeg ispušnog zraka koje rezultira uzbunom za požar ili oštećenjima konstrukcije;
 - (b) otkazivanje svih sustava za odvod ispušnog zraka;
 - (c) otkazivanje sustava za otkrivanje curenja ispušnog zraka.
-

PRILOG II.

Popis događaja o kojima treba izvješćivati a koji se odnose na navigacijske usluge zračnog prometa

Napomena 1: Iako se u ovom Prilogu navodi većina događaja povezanih sa sigurnošću o kojima treba izvješćivati, njime nije moguće obuhvatiti sve takve događaje. Trebalo bi prijaviti i sve druge događaje povezane sa sigurnošću za koje se procijeni da zadovoljavaju kriterije.

Napomena 2: Ovaj Prilog ne uključuje nesreće i ozbiljne nezgode. Pored drugih zahtjeva o izvješćivanju o nesrećama, nesreće i ozbiljne nezgode trebalo bi isto tako pohraniti u baze podataka navedene u članku 5. stavku 2.

Napomena 3: Ovaj Prilog sadrži događaje koji se tiču navigacijskih usluga zračnog prometa (ANS) koji predstavljaju stvarnu ili potencijalnu prijetnju sigurnosti leta ili koji mogu ugroziti pružanje sigurnih usluga ANS.

Napomena 4: Sadržaj ovog Priloga ne isključuje izvješćivanje o bilo kojem događaju, situaciji ili uvjetu koji bi, kad bi se ponovili u drukčijim ali vjerojatnim okolnostima ili kad se ne bi ispravili, mogli ugroziti sigurnost zrakoplova.

i. Slučaj skorog sraza (obuhvaća specifične situacije gdje su jedan zrakoplov i drugi zrakoplov/tlo/vozilo/osoba ili predmet opaženi preblizu jedan drugome):

- (a) odvajanje s minimalnim prekršajem;
- (b) neadekvatno odvajanje;
- (c) usko kontrolirani let na teren (blizu CFIT);
- (d) upad na uzletno-sletnu stazu gdje je nužna akcija izbjegavanja.

ii. Potencijalni sraz ili skori sraz (obuhvaća specifične situacije koje potencijalno mogu biti srazovi ili skori srazovi, ukoliko je u blizini drugi zrakoplov):

- (a) slijetanje na uzletno-sletnu stazu gdje nije potrebna akcija izbjegavanja;
- (b) izbjegavanje uzletno-sletne staze;
- (c) odstupanje zrakoplova s dozvolom ATC;
- (d) odstupanje zrakoplova od primjenjivih pravila zračnog prometa (ATM):
 - 1. odstupanje zrakoplova od primjenjivih izdanih ATM procedura;
 - 2. neodobreno probijanje zračnog prostora;
 - 3. odstupanje nosivosti i postupaka zrakoplova, vezanih uz ATM, te propisanih primjenjivim pravilima.

iii. Događaji povezani sa sigurnošću specifični za upravljanje zračnim prometom (ATM) (obuhvaća situacije u kojima je sposobnost da se provedu sigurne ATM usluge narušena, uključujući situacije gdje sigurno upravljanje zrakoplovom slučajno nije ugroženo). To obuhvaća sljedeće događaje:

- (a) nemogućnost pružanja ATM usluga;
 - 1. nemogućnost pružanja usluga zračnog prometa;
 - 2. nemogućnost upravljanja zračnim prometom;
 - 3. nemogućnost pružanja usluga upravljanja tijekom zračnog prometa;
 - (b) kvar komunikacijske funkcije;
 - (c) kvar nadzorne funkcije;
 - (d) kvar obrade podataka i funkcije raspodjele;
 - (e) kvar navigacijske funkcije;
 - (f) sigurnost ATM sustava.
-

Dodatak PRILOGU II.

Sljedeći podstavci daju primjere ATM događaja koji ugrožavaju sigurnost o kojima se izvješćuje i koji su uzrokovani primjenom općih kriterija navedenih u stavku (iii) Aneksa 2 na postupke zrakoplova.

1. Pribavljanje značajno netočnih, neadekvatnih ili informacija koje dovode u zabludu, od strane bilo kojih izvora sa zemlje, npr. kontrola leta (ATC), automatske informacije terminala (ATIS), meteorološka služba, navigacijski podaci, mape, karte, priručnici, itd.
 2. Pribavljanje dozvole terena manjeg od propisanog.
 3. Pribavljanje netočnih podataka o pritisku (npr. podešavanje visinomjera).
 4. Netočan prijenos, primanje ili interpretacija značajnih poruka kada isti uzrokuju opasna situacija.
 5. Odvajanje bez prekršaja.
 6. Neodobreno probijanje zračnog prostora.
 7. Nezakonita radio komunikacija.
 8. Kvar ANS zemaljske ili satelitske opreme.
 9. Veliki ATC/ATM kvar ili značajno propadanje infrastrukture zračne luke.
 10. Područja za kretanje zračnom lukom ometana zrakoplovima, vozilima, životinjama ili stranim objektima, što uzrokuje opasne ili potencijalno opasne situacije.
 11. Pogreške ili nedostaci u označivanju prepreka ili opasnosti na područjima za kretanje zračnom lukom, a što uzrokuje opasnu situaciju.
 12. Kvar, značajno neispravno funkcioniranje ili nemogućnost rasvjete uzletišta.
-

32004R0551

L 96/20

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

31.3.2004.

UREDBA (EZ) br. 551/2004 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 10. ožujka 2004.****o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu****(Uredba o zračnom prostoru)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 80. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽³⁾,u skladu s postupkom utvrđenim člankom 251. Ugovora ⁽⁴⁾, u svjetlu zajedničkog teksta koji je 11. prosinca 2003. odobrio Odbor za mirenje,

budući da:

- (1) Stvaranje jedinstvenog europskog neba zahtijeva usklađeni pristup za regulaciju organizacije i korištenja zračnog prostora.
- (2) U izvješću Skupine visoke razine za jedinstveno europsko nebo iz studenog 2000. smatra se da se zračni prostor treba oblikovati, regulirati i da se njime mora strateški upravljati na europskoj osnovi.
- (3) U Komunikaciji Komisije o stvaranju jedinstvenog europskog neba od 30. studenoga 2001. izražava se zahtjev za

strukturnom reformom, kojom bi se omogućilo stvaranje jedinstvenog europskog neba pomoću postupno sve snažnije integriranog upravljanja zračnim prostorom i razvojem novih koncepcija i postupaka upravljanja zračnim prometom.

- (4) Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. (okvirna Uredba) ⁽⁵⁾ propisuje se okvir za stvaranje jedinstvenog europskog neba.

- (5) U članku 1. Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. priznaje se da „svaka država ima potpun i isključiv suverenitet nad zračnim prostorom iznad svog državnog područja”. U okviru tog suvereniteta, uzimajući u obzir važeće međunarodne konvencije, države članice ostvaruju ovlasti javnog tijela pri nadzoru zračnog prometa.

- (6) Zračni prostor je zajednički resurs za sve kategorije korisnika koje ga trebaju koristiti na fleksibilan način, osiguravajući pri tome pravičnost i transparentnost uz uvažavanje sigurnosnih i obrambenih potreba država članica i njihovih obveza u okviru međunarodnih organizacija.

- (7) Djelotvorno upravljanje zračnim prostorom ključno je za povećavanje mogućnosti sustava usluga u zračnom prometu, za davanje optimalnih odgovora na različite zahtjeve korisnika i za postizanje najveće fleksibilnosti pri korištenju zračnog prostora.

- (8) Djelatnosti Eurocontrola potvrđuju da realno nije moguće izolirano razvijanje mreže zračnih ruta i struktura zračnog prostora jer je svaka pojedina država članica sastavni element Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (EATMN), kako unutar tako i izvan Zajednice.

⁽¹⁾ SL C 103 E, 30.4.2002., str. 35.⁽²⁾ SL C 241, 7.10.2002., str. 24.⁽³⁾ SL C 278, 14.11.2002., str. 13.⁽⁴⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 3. rujna 2002. (SL C 272 E, 13.11.2003., str. 316.), Zajedničko stajalište Vijeća od 18. ožujka 2003. (SL C 129 E, 3.6.2003., str. 11.) i Stajalište Europskog parlamenta od 3. srpnja 2003. (još nije objavljeno u Službenom listu). Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 29. siječnja 2004. i Odluka Vijeća od 2. veljače 2004.⁽⁵⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 1.

- (9) Za opći zračni promet na rutama u gornjem zračnom prostoru treba postupno uvesti sve snažnije integriran operativni zračni prostor; u skladu s tim treba utvrditi povezanost između gornjeg i donjeg zračnog prostora.
- (10) Europsko područje letnih informacija u gornjem zračnom prostoru (EUIR), koje obuhvaća gornji zračni prostor pod odgovornošću država članica, trebalo bi u okviru ove Uredbe olakšati zajedničko planiranje i objavljivanje zrakoplovnih informacija kako bi se prevladala regionalna uska grla.
- (11) Korisnici zračnog prostora suočavaju se s neujednačenim uvjetima pristupa u zračni prostor Zajednice i slobode kretanja unutar tog zračnog prostora. Uzrok tome je pomanjkanje usklađenosti u klasifikaciji zračnog prostora.
- (12) Promjena konfiguracije zračnog prostora trebala bi se temeljiti na operativnim zahtjevima bez obzira na postojeće granice. Uz savjetovanje s Eurocontrolom i na temelju njegovih tehničkih savjeta treba razviti zajednička opća načela za stvaranje ujednačenih funkcionalnih blokova zračnog prostora.
- (13) Bitno je postizanje zajedničke, usklađene strukture zračnog prostora u smislu ruta i sektora, kako bi se sadašnja i buduća organizacija zračnog prostora temeljila na zajedničkim načelima, te kako bi se oblikovanje i upravljanje zračnim prostorom obavljalo u skladu s usklađenim pravilima.
- (14) Konceptija fleksibilnog korištenja zračnog prostora trebala bi se primjenjivati djelotvorno; treba optimizirati korištenje sektora zračnog prostora, posebno tijekom vršnih razdoblja općeg zračnog prometa i u zračnom prostoru s gustim prometom, suradnjom među državama članicama u odnosu na korištenje tih sektora za vojne operacije i obuku. Radi toga treba dodijeliti odgovarajuće resurse za djelotvornu provedbu koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora, uzimajući u obzir i civilne i vojne zahtjeve.
- (15) Države članice trebaju težiti suradnji sa susjednim državama članicama kako bi se konceptija fleksibilnog korištenja zračnog prostora primjenjivala preko nacionalnih granica.
- (16) Razlike u organizaciji civilno-vojne suradnje u Zajednici ograničavaju ujednačeno i pravodobno upravljanje zračnim prostorom te provedbu promjena. Uspjeh jedinstvenog europskog neba ovisi o djelotvornoj suradnji između civilnih i vojnih tijela, ne dovodeći u pitanje prerogative i odgovornosti država članica u području obrane.
- (17) Vojne operacije i obuku treba zaštititi kad god primjena zajedničkih načela i kriterija šteti njihovom sigurnom i djelotvornom izvođenju.
- (18) Treba uvesti odgovarajuće mjere za poboljšanje djelotvornosti upravljanja protokom zračnog prometa kako bi se pomoglo postojećim operativnim jedinicama, uključujući Eurocontrolovu središnju službu organizacije protoka zračnog prometa, da osiguraju djelotvorne letačke operacije.
- (19) U skladu s vremenskim rasporedom i odgovarajućim studijama, bilo bi poželjno razmotriti proširenje koncepcija gornjeg zračnog prostora na donji zračni prostor,
- DONIJELI SU OVU UREDBU:
- POGLAVLJE I.
- OPĆENITO
- Članak 1.
- Područje primjene i cilj**
1. Ova se Uredba, unutar područja primjene okvirne Uredbe, odnosi na organizaciju i korištenje zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu. Cilj ove Uredbe je podržavanje koncepta sve snažnije integriranog operativnog zračnog prostora u okviru zajedničke prometne politike te uspostavljanje zajedničkih postupaka za oblikovanje, planiranje i upravljanje kojima se osigurava djelotvorno i sigurno upravljanje zračnim prometom.
2. Korištenje zračnog prostora omogućava da pružanje usluge u zračnoj plovidbi djeluje kao koherentna i dosljedna cjelina u skladu s Uredbom (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga) ⁽¹⁾.
- ⁽¹⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 10.

3. Ne dovodeći u pitanje članak 10., ova se Uredba primjenjuje na zračni prostor unutar ICAO EUR i AFI područja, gdje su države članice odgovorne za pružanje usluga u zračnom prometu u skladu s Uredbom o pružanju usluga. Države članice mogu također primjenjivati ovu Uredbu na zračni prostor pod svojom odgovornošću unutar drugih ICAO područja, uz uvjet da o tome obavijeste Komisiju i druge države članice.

4. Područja letnih informacija koja se nalaze unutar zračnog prostora na koje se odnosi ova Uredba bit će objavljena u *Službenom listu Europske unije*.

POGLAVLJE II.

ARHITEKTURA ZRAČNOG PROSTORA

Članak 2.

Visina razdjeljivanja

Visina razdjeljivanja gornjeg i donjeg zračnog prostora postavljena je na visinu leta 285.

O odstupanjima od visine razdjeljivanja, koja su opravdana s aspekta operativnih zahtjeva, može se odlučiti u dogovoru s državama članicama kojih se to tiče u skladu s postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe.

Članak 3.

Europsko područje letnih informacija u gornjem zračnom prostoru (EUIR)

1. Komisija i njezine države članice moraju težiti tome da ICAO uspostavi i prizna jedinstveni EUIR. U tom smislu, za pitanja koja su u nadležnosti Zajednice, Komisija u skladu s člankom 300. Ugovora dostavlja preporuku Vijeću najkasnije u roku dvije godine nakon što ova Uredba stupi na snagu.

2. EUIR se oblikuje tako da obuhvaća zračni prostor koji pripada pod odgovornost država članica u skladu s člankom 1. stavkom 3., a može također uključivati zračni prostor trećih europskih zemalja.

3. Uspostavljanje EUIR-a ne dovodi u pitanje odgovornost država članica za određivanje pružatelja usluga u zračnom prometu za zračni prostor pod njihovom odgovornošću u skladu s člankom 8. stavkom 1. Uredbe o pružanju usluga.

4. Države članice zadržavaju svoje odgovornosti u odnosu na ICAO unutar zemljopisnih granica područja letnih informacija u gornjim zračnim prostorima i područja letnih informacija koje im je povjerio ICAO na dan stupanja ove Uredbe na snagu.

5. Ne dovodeći u pitanje objavljivanje zrakoplovnih informacija država članica, i na način koji je u skladu s ovim objavljivanjem, Komisija u bliskoj suradnji s Eurocontrolom koordinira razvoj jedinstvenog objavljivanja zrakoplovnih informacija u odnosu na EUIR, uzimajući u obzir odgovarajuće zahtjeve ICAO-a.

Članak 4.

Klasifikacija zračnog prostora

Komisija i države članice oblikuju EUIR u skladu s postupnim usklađivanjem klasifikacije zračnog prostora s ciljem da se osigura kontinuirano pružanje usluga u zračnoj plovidbi u okviru jedinstvenog europskog neba. Taj zajednički pristup temelji se na pojednostavljenoj primjeni klasifikacije zračnog prostora, kako je definirano u okviru Eurocontrolove strategije zračnog prostora za države članice Europske konferencije civilnog zrakoplovstva, u skladu sa standardima ICAO-a.

Potrebna provedbena pravila za ovo područje utvrđuju se u skladu s postupkom iz članka 8. okvirne Uredbe.

Članak 5.

Promjena konfiguracije gornjeg zračnog prostora

1. Da bi se postigle maksimalne mogućnosti i maksimalna djelotvornost mreže za upravljanje zračnim prometom unutar jedinstvenog europskog neba i radi održavanja visoke razine sigurnosti, gornji zračni prostor preoblikuje se u funkcionalne blokove zračnog prostora.

2. Funkcionalni blokovi zračnog prostora, među ostalim:

- (a) oslanjaju se na analizu sigurnosti;
- (b) omogućavaju optimalno korištenje zračnog prostora, uzimajući u obzir tokove zračnog prometa;
- (c) opravdani su zbog njihove cjelokupne dodane vrijednosti, uključujući optimalno korištenje tehničkih i ljudskih resursa, na temelju analize troškova i koristi;
- (d) osiguravaju neometan i fleksibilan prijenos odgovornosti za kontrolu zračnog prometa između jedinica koje pružaju operativne usluge kontrole zračnog prometa;

(e) osiguravaju kompatibilnost između konfiguracija gornjeg i donjeg zračnog prostora;

(f) u skladu su s uvjetima koji proizlaze iz regionalnih sporazuma sklopljenih s ICAO-om, i

(g) poštuju regionalne sporazume koji su valjani na dan stupanja ove Uredbe na snagu, posebno one koji uključuju treće europske zemlje.

3. Razvijaju se zajednička opća načela za utvrđivanje i modifikaciju funkcionalnih blokova zračnog prostora u skladu s postupkom iz članka 8. okvirne Uredbe.

4. Funkcionalni blok zračnog prostora uspostavlja se samo uz međusobnu suglasnost među svim državama članicama koje imaju odgovornost nad bilo kojim dijelom zračnog prostora koji je uključen u blok ili uz izjavu jedne države članice ako je zračni prostor koji je uključen u blok u cijelosti pod njezinom odgovornošću. Dotična država članica (države članice) djeluje (djeluju) tek nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranim, uključujući Komisiju i druge države članice.

5. Kada se funkcionalni blok zračnog prostora odnosi na zračni prostor koji je u cijelosti ili djelomično pod odgovornošću dviju ili više država članica, sporazum kojim se uspostavlja blok sadrži potrebne odredbe o načinu na koji se blok može mijenjati i načinu na koji se država članica može povući iz bloka, uključujući prijelazne odredbe.

6. Kada između dviju ili više država članica dođe do teškoća u vezi s prekograničnim funkcionalnim blokom zračnog prostora koji se odnosi na zračni prostor pod njihovom odgovornošću, dotične države članice mogu zajednički zatražiti mišljenje o tom problemu od Odbora za jedinstveno nebo. Mišljenje se upućuje tim državama članicama. Ne dovodeći u pitanje stavak 4., države članice uzimaju u obzir to mišljenje kako bi pronašle rješenje.

7. O odlukama iz stavaka 4. i 5. obavješćuje se Komisija kako bi se objavile u *Službenom listu Europske unije*. U toj se objavi navodi datum stupanja na snagu relevantne odluke.

Članak 6.

Optimalno oblikovanje ruta i sektora u gornjem zračnom prostoru

1. Utvrđuju se zajednička načela i kriteriji za oblikovanje ruta i sektora kako bi se osiguralo sigurno, ekonomski učinkovito i ekološki prihvatljivo korištenje zračnog prostora. Oblikovanje

sektora mora biti koherentno, među ostalim, s oblikovanjem ruta.

2. Provedbena pravila za područja na koja se odnosi stavak 1. donose se u skladu s postupkom iz članka 8. okvirne Uredbe.

3. Za odluke o uspostavi ili modifikaciji ruta i sektora potrebno je odobrenje država članica koje su odgovorne za zračni prostor na koji se takve odluke odnose.

POGLAVLJE III.

FLEKSIBILNO KORIŠTENJE ZRAČNOG PROSTORA U JEDINSTVENOM EUROPSKOM NEBU

Članak 7.

Fleksibilno korištenje zračnog prostora

1. Uzimajući u obzir organizaciju vojnih aspekata pod svojom odgovornošću, države članice unutar jedinstvenog europskog neba osiguravaju ujednačenu primjenu koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora kako je opisuje ICAO i kako ju je razvio Eurocontrol, da bi se olakšalo upravljanje zračnim prostorom i upravljanje zračnim prometom u okviru zajedničke prometne politike.

2. U okviru zajedničke prometne politike države članice jedanput godišnje izvješćuju Komisiju o primjeni koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora u odnosu na zračni prostor pod svojom odgovornošću.

3. Kada se, posebno nakon izvješća koja dostave države članice, utvrdi da je potrebno učvršćivanje i usklađivanje primjene koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora unutar jedinstvenog europskog neba, usvajaju se provedbena pravila u okviru zajedničke prometne politike u skladu s postupkom iz članka 8. okvirne Uredbe.

Članak 8.

Privremena obustava

1. Kada primjena članka 7. uzrokuje značajne operativne teškoće, države članice mogu privremeno obustaviti takvu primjenu pod uvjetom da o tome bez odgađanja obavijeste Komisiju i druge države članice.

2. Nakon uvođenja privremene obustave primjene mogu se razraditi prilagodbe pravila usvojenih u skladu s člankom 7. stavkom 3. za zračni prostor koji je pod odgovornošću dotične države članice ili država članica, u skladu s postupkom iz članka 8. okvirne Uredbe.

Članak 9.

Upravljanje protokom zračnog prometa

1. Provedbena pravila za upravljanje protokom zračnog prometa uspostavljaju se u skladu s postupkom iz članka 8. okvirne Uredbe radi optimiziranja raspoloživih mogućnosti pri korištenju zračnog prostora i radi poboljšanja postupaka upravljanja protokom zračnog prometa. Ta se pravila temelje na transparentnosti i djelotvornosti te jamče da se kapaciteti koriste na fleksibilan i pravodoban način, u skladu s preporukama ICAO-ovog regionalnog plana zračne plovidbe za europsku regiju.

2. Provedbena pravila podržavaju operativne odluke pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, operatora zračne luke i korisnika zračnog prostora te se odnose na sljedeća područja:

- (a) planiranje leta;
- (b) korištenje raspoloživog kapaciteta zračnog prostora tijekom svih faza leta, uključujući dodjelu slotova; i
- (c) korištenje zračnih ruta za opći zračni promet, uključujući:
 - stvaranje jedinstvene publikacije za orijentaciju na ruti i u prometu,
 - mogućnosti preusmjeravanja općeg zračnog prometa sa zakrčenih područja, i

- pravila prioriteta u vezi s pristupom zračnom prostoru za opći zračni promet, posebno tijekom razdoblja gustog prometa i kriznih razdoblja.

POGLAVLJE IV.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 10.

Revizija

U okviru periodične revizije iz članka 12. stavka 2. okvirne Uredbe Komisija dovršava očekivanu studiju o uvjetima za buduću primjenu koncepcija iz članaka 3., 5. i 6. na donji zračni prostor.

Na temelju zaključaka te studije i u svjetlu postignutog napretka Komisija najkasnije do 31. prosinca 2006. dostavlja izvješće Europskom parlamentu i Vijeću, popraćeno, ako je to prikladno, prijedlogom da se primjena tih koncepcija proširi na donji zračni prostor ili da se utvrde neke druge mjere. U slučaju da se predvidi takvo proširenje, bilo bi poželjno da se odgovarajuće odluke donesu prije 31. prosinca 2009.

Članak 11.

Stupanje na snagu

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 10. ožujka 2004.

Za Europski parlament
Predsjednik
P. COX

Za Vijeće
Predsjednik
D. ROCHE

32004R0725

L 129/6

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

29.4.2004.

UREDBA (EZ) br. 725/2004 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 31. ožujka 2004.****o jačanju sigurnosne zaštite brodova i luka****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 80. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

djelujući u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora ⁽²⁾,

budući da:

- (1) Namjerna protuzakonita djelovanja, a posebno terorizam, među najvećim su prijetnjama idealima demokracije i slobode i vrijednostima mira, koji su bit Europske unije.
- (2) U svakom trenutku, pri suočavanju s prijetnjama namjernih protuzakonitih djelovanja kao što su terorističke, piratske ili slične aktivnosti, treba osigurati sigurnosnu zaštitu pomorskog prometa u Europskoj zajednici, građana koji se njime služe, kao i okoliša.
- (3) Potencijalne posljedice prijetnji koje namjerna protuzakonita djelovanja predstavljaju za građane Unije pri prijevozu roba, koje sadrže izrazito opasne tvari kao što su kemikalije i radioaktivne tvari, vrlo su ozbiljne.
- (4) Diplomatska konferencija o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) je 12. prosinca 2002. donijela izmjene Međunarodne Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine (SOLAS Konvencija) i Međunarodnog pravilnika o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora (ISPS Pravilnik). Ti su instrumenti namijenjeni jačanju sigurnosne zaštite brodova koji sudjeluju u

međunarodnoj trgovini i pripadnih luka; sadrže obvezne odredbe od kojih za neke treba pojasniti područje primjene u Zajednici kao i preporuke od kojih neke moraju postati obvezne u okviru Zajednice.

- (5) Ne dovodeći u pitanje propise država članica u području nacionalne sigurnosti i mjere koje se mogu poduzeti na temelju glave VI. Ugovora o Europskoj uniji, cilj sigurnosne zaštite opisan u uvodnoj izjavi 2. treba postići donošenjem prikladnih mjera u području politike pomorskog prometa utvrđivanjem zajedničkih normi za tumačenje, provedbu i nadgledanje unutar Zajednice odredaba koje je donijela Diplomatska konferencija IMO-a 12. prosinca 2002. Provedbene ovlasti treba prenijeti na Komisiju kako bi se donijele detaljne provedbene odredbe.
- (6) Ova Uredba poštuje temeljna prava i uzima u obzir načela koja su prije svega priznata u Povelji Europske unije o temeljnim pravima.
- (7) Treba pojačati sigurnosnu zaštitu ne samo za brodove koji sudjeluju u međunarodnom pomorskom prometu i pripadne luke nego i za brodove koji djeluju na domaćim linijama unutar Zajednice i njihove luke, posebno putničke brodove, s obzirom na broj ljudskih života koji su pri tome dovedeni u opasnost.
- (8) Dio B ISPS Pravilnika sadrži neke preporuke koje bi trebalo učiniti obveznim unutar Zajednice kako bi napredak prema postignuću cilja sigurnosne zaštite opisan u uvodnoj izjavi 2. bio jednoznačan.
- (9) Kako bi se doprinijelo priznatom i nužnom cilju promicanja pomorskog prometa na kraćim relacijama unutar Zajednice, od država članica treba zatražiti, u svjetlu pravila 11. posebnih mjera za jačanje pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije, da sklope sporazume o rješenjima sigurnosne zaštite za planirani pomorski promet unutar Zajednice, na utvrđenim putanjama i uz upotrebu namjenskih luka a da to ne ugrozi predviđeni opći standard sigurnosne zaštite.
- (10) Stalna primjena svih sigurnosnih propisa koje predviđa ova Uredba na lučka sredstva smještena u lukama koje samo povremeno služe za međunarodni pomorski promet može biti nesrazmjerna. Države članice bi trebale odrediti, na temelju ocjena sigurnosne zaštite koje treba provesti, luke na koje se ovo odnosi te koje alternativne mjere pružaju odgovarajuću razinu zaštite.

⁽¹⁾ SL C 32, 5.2.2004., str. 21.⁽²⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 19. studenoga 2003. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 22. ožujka 2004.

- (11) Države članice trebaju učinkovito nadzirati usklađenost brodova koji namjeravaju uploviti u luku Zajednice sa sigurnosnim propisima bez obzira na to odakle su. Dotična država članica treba imenovati „nadležno tijelo za pomorsku sigurnost” koje je odgovorno za usklađivanje, provedbu i nadgledanje primjene mjera sigurnosne zaštite utvrđenih ovom Uredbom koje se primjenjuju na brodove i luke. Ovo tijelo od svakog broda koji namjerava uploviti u luku treba zatražiti da unaprijed dostavi podatke o svojoj međunarodnoj potvrdi o sigurnosnoj zaštiti broda te o razinama sigurnosti na kojima djeluje i na kojima je prethodno djelovao te sve druge praktične informacije u vezi sa sigurnosnom zaštitom.
- (12) Državama članicama treba dozvoliti dodjelu izuzeća od sustavnih zahtjeva za pružanjem informacija navedenih u uvodnoj izjavi 11. u slučaju redovnih linijskih plovidbi domaćeg pomorskog prometa ili pomorskog prometa unutar Zajednice, pod uvjetom da su kompanije koje obavljaju te linijske plovidbe u mogućnosti pružiti takvu informaciju u svakom trenutku na zahtjev nadležnih tijela država članica.
- (13) Provjere sigurnosne zaštite u luci mogu provoditi nadležna tijela za pomorsku sigurnost država članica, ali također u vezi s međunarodnom potvrdom o sigurnosnoj zaštiti broda i inspektori koji djeluju u okviru državnog nadzora luka kako se predviđa Direktivom Vijeća 95/21/EZ od 19. lipnja 1995. o jačanju međunarodnih normi za sigurnost broda, sprečavanje zagađenja i uvjete života i rada na brodu vezano za brodove koji koriste luke Zajednice i plove u vodama koje su u nadležnosti država članica (državni nadzor luka) ⁽¹⁾. Kada se to tiče različitih tijela, treba omogućiti da se ona međusobno nadopunjuju.
- (14) S obzirom na različiti broj stranaka uključenih u provedbu mjera sigurnosne zaštite, svaka država članica treba odrediti jedno nadležno tijelo odgovorno za usklađivanje i praćenje primjene mjera sigurnosne zaštite u pomorstvu na državnoj razini. Države članice bi trebale pospolagati s potrebnim izvorima i donijeti nacionalni program provedbe ove Uredbe kako bi se postigao cilj sigurnosne zaštite opisan u uvodnoj izjavi 2., posebno uspostavljanjem vremenskog plana za ranu primjenu određenih mjera u skladu s uvjetima Rezolucije 6. donesene na Diplomatskoj konferenciji IMO-a 12. prosinca 2002. Učinkovitost provjera provedbe svakog nacionalnog sustava podliježe pregledima koje nadgleda Komisija.
- (15) Učinkovita i standardna primjena mjera u skladu s ovom politikom otvara značajna pitanja u vezi s njezinim

financiranjem. Financiranje određenih mjera sigurnosne zaštite ne smije dovesti do ometanja tržišnog natjecanja. S tim u vezi, Komisija treba pokrenuti istraživanje (namijenjeno posebno načinu na koji je financiranje podijeljeno među tijelima javne vlasti i izvođačima, ne dovodeći u pitanje razdiobu nadležnosti između država članica i Europske zajednice) i dostaviti rezultate te, ako je primjereno, sve prijedloge Europskom parlamentu i Vijeću.

- (16) Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe treba donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti danih Komisiji (?). Treba definirati postupak za prilagodbu ove Uredbe u skladu s iskustvom, kako bi postale obvezne daljnje odredbe Dijela B ISPS Pravilnika koje početno prema ovoj Uredbi nisu bile obvezne.
- (17) S obzirom da se ciljevi ove Uredbe, naročito uvođenje i provedba odgovarajućih mjera u području politike pomorskog prometa, ne mogu učinkovito postići od strane države članice i da se stoga zbog europskih razmjera ove Uredbe ciljevi mogu bolje postići na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom razmjernosti, kako se navodi u tom članku, ova Uredba ne prelazi okvire onog što je potrebno za postizanje tih ciljeva,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Ciljevi

1. Glavni cilj ove Uredbe je uvođenje i provedba mjera Zajednice usmjerenih jačanju sigurnosne zaštite brodova koji sudjeluju u međunarodnoj trgovini i domaćem pomorskom prometu te pripadnih luka pri suočavanju s prijetnjama namjernih protuzakonitih djelovanja.

2. Uredba je također namijenjena stvaranju osnove za usklađeno tumačenje i provedbu te nadgledanje od strane Zajednice posebnih mjera jačanja pomorske sigurnosti donesenih na Diplomatskoj konferenciji IMO-a 12. prosinca 2002. o izmjeni Međunarodne Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine (SOLAS Konvencija) i utvrđuje Međunarodni Pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora (ISPS Pravilnik).

⁽¹⁾ SL L 157, 7.7.1995., str. 1. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2002/84/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 324, 29.11.2002., str. 53.).

⁽²⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

Članak 2.**Definicije**

U smislu ove Uredbe:

1. „posebne mjere za jačanje pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije” znači izmjene, priložene kao Prilog I. ovoj Uredbi, kojima se u Prilog SOLAS Konvenciji IMO-a umeće novo Poglavlje XI-2 u njegovoj ažuriranoj verziji,
2. „ISPS Pravilnik” znači Međunarodni pravilnik IMO-a o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora, u ažuriranoj verziji,
3. „Dio A ISPS Pravilnika” znači Preambula i obvezni zahtjevi koji čine dio A ISPS Pravilnika, priloženi kao Prilog II. ovoj Uredbi, koji se odnose na odredbe Poglavlja XI-2 Priloga SOLAS Konvenciji u ažuriranoj verziji,
4. „Dio B ISPS Pravilnika” znači smjernice koje čine dio B ISPS Pravilnika, priložene kao Prilog III. ovoj Uredbi, u vezi s odredbama poglavlja XI-2 Priloga SOLAS Konvenciji kako je izmijenjena i dijela A ISPS Pravilnika u ažuriranoj verziji,
5. „pomorska sigurnost” znači kombinacija preventivnih mjera namijenjenih zaštiti pomorskog prometa i luka od opasnosti namjernih protuzakonitih djelovanja,
6. „kontaktna točka za pomorsku sigurnost” znači tijelo koje svaka država članica imenuje kao kontaktnu točku za Komisiju i druge države članice kako bi se olakšala i slijedila primjena mjera pomorske sigurnosti utvrđenih ovom Uredbom i o tome izvještava,
7. „nadležno tijelo za pomorsku sigurnost” znači tijelo koje imenuje država članica za usklađivanje, provedbu i praćenje primjene sigurnosnih mjera utvrđenih ovom Uredbom u vezi s brodovima i/ili jedne ili više luka. Nadležnosti ovog tijela mogu se razlikovati ovisno o zadacima koji su mu dodijeljeni,
8. „međunarodni pomorski promet” znači svaka pomorska prijevoznačka usluga koju obavlja brod iz luke države članice do luke izvan te države članice, ili obratno,
9. „domaći pomorski promet” znači svaka pomorska prijevoznačka usluga koju obavlja brod u područjima mora iz luke države članice do iste ili druge luke unutar države članice,

10. „redovni linijski prijevoz” znači niz plovidbi organiziranih na takav način da omogućuje liniju koja bi povezala dvije ili više luka:

- a) bilo na temelju objavljenog plovidbenog reda;
- b) ili s pravilnošću ili učestalošću koja čini prepoznatljiv sustavan linijski prijevoz,

11. „luka” znači mjesto gdje se nalazi sučelje brod/luka; to uključuje područja kao što su sidrišta, vezovi za čekanje i prilazi s mora, kako je primjereno,
12. „sučelje brod/luka” znači međudjelovanja koja se javljaju kada na brod izravno i neposredno utječu aktivnosti koje uključuju kretanje osoba ili roba ili pružanje lučkih usluga brodu ili s broda,
13. „namjerna protuzakonita aktivnost” znači namjerno djelovanje, koje prema svojoj prirodi ili kontekstu može štetiti brodovima koji se koriste za međunarodni ili nacionalni pomorski promet, njihovim putnicima ili njihovim teretima, ili lukama s kojima su povezani.

Članak 3.**Zajedničke mjere i područje primjene**

1. Države članice od 1. srpnja 2004. vezano uz međunarodni pomorski promet u cijelosti primjenjuju posebne mjere jačanja pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije i dijela A ISPS Pravilnika u skladu s uvjetima i vezano uz brodove, kompanije i luke koje se u njima navode.
2. Države članice od 1. srpnja 2005. vezano uz domaći pomorski promet primjenjuju posebne mjere za jačanje pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije i dijela A ISPS Pravilnika za klasu A putničkih brodova u smislu značenja članka 4. Direktive Vijeća 98/18/EZ od 17. ožujka 1998. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove⁽¹⁾ koji obavljaju domaće linijske plovidbe i njihove kompanije kako je utvrđeno u pravilu IX-1 SOLAS Konvencije te luke koje upotrebljavaju.
3. Države članice nakon obvezne ocjene sigurnosnog rizika odlučuju o opsegu u kojem će se od 1. srpnja 2007. primjenjivati odredbe ove Uredbe za različite kategorije brodova koji obavljaju domaće linijske plovidbe osim onih koje se navode u stavku 2., za njihove kompanije i luke koje upotrebljavaju. Ukupna razina sigurnosne zaštite ne bi trebala biti narušena takvom odlukom.

Države članice o donošenju takvih odluka, kao i o redovitim pregledima koji se moraju provoditi u razmacima od najviše pet godina, obavješćuju Komisiju.

⁽¹⁾ SL L 144, 15.5.1998., str. 1. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2003/75/EZ (SL L 190, 30.7.2003., str. 6.).

4. Prilikom provođenja odredaba koje se zahtijevaju sukladno stavcima 1., 2. i 3., države članice u potpunosti uzimaju u obzir smjernice koje sadrži Dio B ISPS Pravilnika.

5. Države članice se pridržavaju sljedećih stavaka Dijela B ISPS Pravilnika kao da su obvezni:

- 1.12. (izmjena planova sigurnosne zaštite brodova),
- 1.16. (ocjena sigurnosne zaštite luke),
- 4.1. (zaštita tajnosti planova i ocjena sigurnosne zaštite),
- 4.4. (priznate organizacije za sigurnosnu zaštitu),
- 4.5. (minimalne nadležnosti priznatih organizacija za sigurnosnu zaštitu),
- 4.8. (određivanje razine sigurnosne zaštite),
- 4.14., 4.15., 4.16. (kontaktne točke i informacije o planovima sigurnosne zaštite luka),
- 4.18. (identifikacijske isprave),
- 4.24. (primjena mjera sigurnosne zaštite na brodovima koje preporuča država u čijim teritorijalnim vodama plove),
- 4.28. (broj članova brodske posade),
- 4.41. (dostavljanje podataka o zabrani ulaska u luku ili prisilnom udaljavanju broda iz luke),
- 4.45. (brodovi iz države koja nije stranka Konvencije),
- 6.1. (obveza kompanije da zapovjedniku pribavi podatke o upraviteljima broda),
- 8.3. do 8.10. (minimalni standardi za procjenu sigurnosne zaštite broda),
- 9.2. (minimalni standardi za plan sigurnosne zaštite broda),
- 9.4. (neovisnost priznatih organizacija za sigurnosnu zaštitu),
- 13.6. i 13.7. (učestalost vježbi sigurnosne zaštite i grupnih vježbi brodske posade i časnika sigurnosne zaštite kompanije i broda),
- 15.3. do 15.4. (minimalni standardi za ocjenu sigurnosne zaštite luke),
- 16.3. i 16.8. (minimalni standardi za plan sigurnosne zaštite luke),
- 18.5. i 18.6. (učestalost vježbi sigurnosne zaštite i grupnih vježbi u lukama i za časnike sigurnosne zaštite u lukama).

6. Ne dovodeći u pitanje odredbe stavka 15.4. dijela A ISPS Pravilnika, redoviti pregled procjene sigurnosne zaštite luke

predviđeno stavkom 1.16. dijela B ISPS Pravilnika, treba provesti najkasnije pet godina nakon zadnje provedene procjene ili nakon zadnjeg pregleda.

7. Ova se Uredba ne primjenjuje na ratne brodove i brodove za prijevoz trupa, teretne brodove manje od 500 tona bruto tonaže, brodove bez sredstava mehaničkog pogona, drvene brodove jednostavne građe, ribarske brodove ili brodove koji nisu uključeni u trgovačke aktivnosti.

8. Ne dovodeći u pitanje odredbe stavaka 2. i 3., države članice trebaju osigurati da, prilikom odobravanja brodskih planova sigurnosne zaštite i planova sigurnosne zaštite luka, takvi planovi sadrže primjerene odredbe kojima će se osigurati da sigurnosna zaštita brodova na koje se primjenjuje ova Uredba ne bude narušena ni u jednom slučaju sučelja s brodom ili lukom ili u slučaju aktivnosti brod – brod s brodovima koji ne podliježu ovoj Uredbi.

Članak 4.

Dostavljanje informacija

1. Svaka država članica dostavlja IMO-u, Komisiji i drugim državama članicama informacije koje se zahtijevaju sukladno pravilu 13. (Dostavljanje informacija), o posebnim mjerama jačanja pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije.

2. Svaka država članica dostavlja Komisiji i drugim državama članicama podatke za uspostavljanje kontakta sa službenicima zaduženim za kontakt kako se navodi u stavku 4.16. dijela B ISPS Pravilnika i podatke koje predviđa stavak 4.41. dijela B ISPS Pravilnika kada je brod prisilno udaljen iz luke ili mu je odbijen pristup u luku Zajednice.

3. Svaka država članica sastavlja popis dotičnih luka na temelju provedene procjene sigurnosne zaštite luke i utvrđuje područje primjene mjera koje se poduzimaju radi primjene odredbi stavka 2. pravila 2. (pružanje primjene na luke koje se povremeno koriste za međunarodna putovanja) o posebnim mjerama jačanja pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije.

Svaka država članica dostavlja navedeni popis drugim državama članicama i Komisiji najkasnije do 1. srpnja 2004. Komisiji i svakoj dotičnoj državi članici također treba pružiti dovoljno pojedinosti o poduzetim mjerama.

Članak 5.

Alternativni sporazumi sigurnosne zaštite ili jednakovrijedna rješenja sigurnosne zaštite

1. Za potrebe ove Uredbe, pravilo 11. (Alternativni sporazumi sigurnosne zaštite) o posebnim mjerama za jačanje pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije može se također primjenjivati na redoviti pomorski promet unutar Zajednice koji se odvija na stalnim putanjama i upotrebljava pripadne luke.

2. S tim u vezi države članice mogu, djelujući svaka u svoje ime, sklopiti međusobne dvostrane ili višestrane sporazume koje predviđa spomenuto pravilo SOLAS-a. Države članice mogu posebno razmotriti takve sporazume radi promicanja pomorskog prometa na kratkim putanjama unutar Zajednice.

Dotične države članice dostavljaju sporazume Komisiji i pružaju dovoljno pojedinosti o mjerama kako bi se omogućilo da Komisija razmotri ugrožavaju li sporazumi razinu sigurnosne zaštite drugih brodova ili luka koji nisu obuhvaćeni sporazumima. Pojedinosti mjera izravno povezanih s nacionalnom sigurnošću, ako takve postoje, mogu se izostaviti iz obavijesti koja se dostavlja Komisiji.

Komisija ispituje jamče li sporazumi odgovarajuću razinu zaštite, posebno u vezi sa zahtjevom iz stavka 2. gore spomenutog pravila 11. SOLAS-a, i jesu li u skladu sa zakonodavstvom Zajednice i ispravnim funkcioniranjem unutarnjeg tržišta. Ako sporazumi ne zadovoljavaju ove zahtjeve, Komisija u roku od četiri mjeseca donosi odluku u skladu s postupkom navedenim u članku 11. stavku 3.; u tim slučajevima, dotične države članice povlače ili prilagođavaju sporazume u skladu s tim.

3. Redoviti pregled takvih sporazuma predviđen stavkom 4. pravila 11. posebnih mjera jačanja pomorske sigurnosti mora se provoditi u razmacima od najviše pet godina.

4. Države članice mogu, za domaći pomorski promet i luke kako se navodi u članku 3. stavcima 2. i 3. ove Uredbe, donijeti jednakovrijedna rješenja sigurnosne zaštite kako se predviđa pravilom 12. (jednakovrijedna rješenja sigurnosne zaštite) o posebnim mjerama jačanja pomorske sigurnosti iz SOLAS Konvencije pod uvjetom da su takva rješenja sigurnosne zaštite učinkovita najmanje koliko i ona što ih propisuju Poglavlje XI-2 SOLAS Konvencije i odgovarajuće obvezne odredbe ISPS Pravilnika.

Dotična država članica dostavlja Komisiji dostatne pojedinosti o takvim rješenjima koja su donesena i ishodu njihovih redovitih pregleda najkasnije pet godina nakon što su donesena ili nakon zadnjeg pregleda.

Uvjeti primjene takvih rješenja podliježu pregledima Komisije koji su predviđeni člankom 9. stavcima 4., 5. i 6. ove Uredbe prema postupcima koji su u njima definirani.

Članak 6.

Pružanje informacija o sigurnosnoj zaštiti prije ulaska u luku države članice

1. Kada brod koji podliježe zahtjevima posebnih mjera jačanja pomorske sigurnosti iz SOLAS Konvencije i ISPS Pravilnika ili članka 3. ove Uredbe najavi svoju namjeru ulaska u luku države članice, nadležno tijelo za pomorsku sigurnost te države

članice zahtijeva pružanje podataka o posebnim mjerama za jačanje pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije navedenih u stavku 2.1. pravila 9. (brodovi koji namjeravaju ući u luku druge ugovorne vlade). Navedeno tijelo, u što je moguće većoj mjeri, analizira dostavljene podatke te, kada je potrebno, primjenjuje postupak predviđen u stavku 2. tog pravila SOLAS-a.

2. Podaci navedeni u stavku 1. pružaju se:

- a) najmanje 24 sata unaprijed; ili
- b) najkasnije u vrijeme kad brod napušta prethodnu luku, ako je vrijeme putovanja kraće od 24 sata; ili
- c) ako luka pristajanja nije poznata ili ako se tijekom putovanja promijeni, čim se sazna koja je luka pristajanja.

3. O postupku koji se provodi za svaki brod koji je sudionik nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom treba voditi izvještaj kako je utvrđeno stavkom 1.13. pravila 1. (definicije) o posebnim mjerama jačanja pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije.

Članak 7.

Izuzeća od pružanja informacija o sigurnosnoj zaštiti prije ulaska u luku

1. Države članice mogu izuzeti redovite linijske plovidbe koje se održavaju između luka smještenih na njihovom teritoriju od zahtjeva utvrđenih člankom 6. kada su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- a) kompanija koja upravlja gore navedenim redovitim linijama vodi i održava popis dotičnih brodova i šalje ih nadležnom tijelu za pomorsku sigurnost za dotičnu luku;
- b) za svako provedeno putovanje, podaci navedeni u stavku 2.1. pravila 9. posebnih mjera za jačanje pomorske sigurnosti iz SOLAS Konvencije, na raspolaganju su nadležnom tijelu za pomorsku sigurnost na njegov zahtjev. Kompanija mora uspostaviti unutarnji sustav koji osigurava da se nadležnom tijelu za pomorsku sigurnost, na njegov zahtjev, 24 sata na dan i bez odlaganja dostavljaju navedene informacije.

2. Kada se između dvije ili više država članica odvija međunarodni redoviti linijski prijevoz, bilo koja od uključenih država članica može od drugih država članica zahtijevati da se dodijeli izuzeće za tu liniju, u skladu s uvjetima utvrđenima u stavku 1.

3. Države članice redovito provjeravaju jesu li ispunjeni uvjeti utvrđeni u stavcima 1. i 2. Kada najmanje jedan od ovih uvjeta više nije ispunjen, države članice odmah povlače pravo izuzeća za dotičnu kompaniju.

4. Države članice sastavljaju popis kompanija i brodova kojima je prema ovome članku dodijeljeno izuzeće i ažuriraju taj popis. Popis i njegova ažurirana verzija dostavljaju se Komisiji i svakoj dotičnoj državi članici.

5. Ne dovodeći u pitanje odredbe stavaka 1. i 2., država članica može iz sigurnosnih razloga i od slučaja do slučaja prije ulaska u luku zahtijevati pružanje informacija navedenih u stavku 2.1. pravila 9. o posebnim mjerama za jačanje pomorske sigurnosti iz SOLAS Konvencije.

Članak 8.

Provjere sigurnosne zaštite u lukama država članica

1. Provjeravanje svjedodžbi, kako je definirano u stavku 1.1. pravila 9. (nadzor brodova u luci) o posebnim mjerama za jačanje pomorske sigurnosti iz SOLAS Konvencije, u luci provodi nadležno tijelo za pomorsku sigurnost definirano u članku 2. stavku 7. ove Uredbe ili inspektori definirani u članku 2. stavku 5. Direktive 95/21/EZ.

2. Kada službenik koji provodi provjeru svjedodžbi navedenih u stavku 1. iz opravdanih razloga vjeruje da brod ne udovoljava zahtjevima posebnih mjera za jačanje pomorske sigurnosti iz SOLAS Konvencije i ISPS Pravilnika, ali ne pripada tijelu koje je u toj državi članici odgovorno za provođenje mjera predviđenih u stavcima 1.2. i 1.3. pravila 9. o posebnim mjerama za jačanje pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije, on/ona odmah upućuje predmet navedenom tijelu.

Članak 9.

Provedba i provjera usklađenosti

1. Države članice provode upravne i nadzorne zadaće koje se zahtijevaju u skladu s odredbama o posebnim mjerama za jačanje pomorske sigurnosti SOLAS Konvencije i ISPS Pravilnika. One moraju osigurati da se sva sredstva potrebna za provedbu odredbi ove Uredbe dodijele i učinkovito rasporede.

2. Države članice moraju do 1. srpnja 2004. odrediti kontaktnu točku za pomorsku sigurnost.

3. Svaka država članica donosi nacionalni program za provedbu ove Uredbe.

4. Šest mjeseci od datuma primjene odgovarajućih mjera navedenih u članku 3., Komisija, u suradnji s kontaktnom točkom navedenom u stavku 2., započinje niz inspekcijskih pregleda uključujući preglede prikladnog uzorka luka i odgovarajućih kompanija radi praćenja primjene ove Uredbe od strane država članica. Prilikom ovih inspekcijskih pregleda uzimaju se

u obzir podaci koje dostavi kontaktna točka navedena u stavku 2., uključujući izvještaje o praćenju. Postupci za provođenje ovih inspekcijskih pregleda donose se u skladu s postupkom navedenim u članku 11. stavku 2.

5. Službenici koje Komisija zaduži za provođenje takvih inspekcijskih pregleda u skladu sa stavkom 4., pri provođenju svojih ovlasti sastavljaju pisano ovlaštenje koje izdaje Komisija i u kojem se navodi predmet, svrha inspekcijskog pregleda i datum s kojim pregled započinje. Komisija će, dovoljno vremena prije početka pregleda, o njima izvijestiti dotične države članice.

Dotična država članica provodi takve inspekcijske preglede i osigurava da dotična tijela ili osobe također provode takve inspekcijske preglede.

6. Komisija dostavlja izvještaje o pregledu dotičnoj državi članici koja u roku od tri mjeseca od primitka izvještaja navodi dostatne pojedinosti o mjerama koje su poduzete za uklanjanje bilo kojih nedostataka. Izvještaj i popis poduzetih mjera dostavljaju se Odboru navedenom u članku 11. stavku 1.

Članak 10.

Usvajanje izmjena međunarodnih instrumenata

1. Primjenjivi međunarodni instrumenti navedeni u članku 2., koji se primjenjuju u skladu s člankom 3. stavkom 1., su oni koji su stupili na snagu uključujući njihove najnovije izmjene, uz izuzeće izmjena izuzetih iz područja primjene ove Uredbe koje su rezultat postupka provjere usklađenosti kako je utvrđen u stavku 5.

2. O usvajanju izmjena međunarodnih instrumenata navedenih u članku 2. u vezi s brodovima koji obavljaju domaće linijske plovidbe i luka koje su im namijenjene, a na koje se primjenjuje ova Uredba, odlučuje se u skladu s postupkom navedenim u članku 11. stavku 2. ako predstavljaju tehničko usklađivanje odredbi SOLAS Konvencije i ISPS Pravilnika. Postupak za provjeru usklađenosti utvrđen stavkom 5. u ovim se slučajevima ne primjenjuje.

3. U skladu s postupkom navedenim u članku 11. stavku 2., mogu se donijeti odredbe u svrhu definiranja usklađenih postupaka za primjenu obveznih odredbi ISPS Pravilnika bez proširivanja područja primjene ove Uredbe.

4. U svrhu ove Uredbe i s namjerom smanjivanja rizika sukoba između pomorskog zakonodavstva Zajednice i međunarodnih instrumenata, države članice i Komisija surađuju putem koordinacijskih susreta i/ili bilo kojeg drugog odgovarajućeg sredstva kako bi definirale primjereno zajedničko stajalište ili pristup nadležnim međunarodnim forumima.

5. Ovim se utvrđuje postupak provjere usklađenosti kako bi se bilo koja izmjena međunarodnog instrumenta izuzela iz područja primjene ove Uredbe samo ako, na temelju procjene Komisije, postoji vidljivi rizik da bi takva izmjena snizila standard pomorske sigurnosti ili ne bi bila u skladu sa zakonodavstvom Zajednice.

Postupak provjere usklađenosti može se koristiti isključivo radi izrade izmjena ove Uredbe, na područjima izričito pokrivenima postupkom na koji navodi članak 11. stavak 2. i isključivo u okviru izvršavanja provedbenih ovlasti prenesenih na Komisiju.

6. U okolnostima koje se navode u stavku 5., postupak provjere usklađenosti započinje Komisija koja, ako je primjereno, može djelovati na zahtjev države članice.

Komisija, nakon donošenja izmjena međunarodnog instrumenta, bez odlaganja dostavlja Odboru osnovanom prema članku 11. stavku 1., prijedlog mjera s ciljem isključivanja dotičnih izmjena iz ove Uredbe.

Postupak za provjeru usklađenosti, uključujući, ako je primjenjivo, postupke utvrđene člankom 5. stavkom 6. Odluke 1999/468/EZ mora se dovršiti najmanje jedan mjesec prije isteka razdoblja koje je utemeljeno na međunarodnoj razini za taktičko prihvatanje dotične izmjene ili predviđenog datuma za stupanje na snagu navedene izmjene.

7. U slučaju opasnosti navedene u prvom podstavku stavka 5., države članice se za vrijeme trajanja postupka za provjeru usklađenosti uzdržavaju od poduzimanja svake inicijative s namjerom da se usvoji izmjena nacionalnog zakonodavstva ili da se primijeni izmjena na dotični međunarodni instrument.

8. Sve odgovarajuće izmjene međunarodnih instrumenata uključenih u pomorsko zakonodavstvo Zajednice, u skladu sa stavcima 5. i 6. se u svrhu informiranja objavljuju u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 11.

Odborska procedura

1. Komisiji pomaže odbor.

2. Kada postoji uputa na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ utvrđuje se na jedan mjesec.

3. Kada postoji uputa na ovaj stavak, primjenjuju se članci 6. i 7. Odluke 1999/468/EZ uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblja utvrđena člankom 6. točkama (b) i (c) Odluke 1999/468/EZ utvrđuju se na jedan mjesec.

4. Odbor donosi svoj poslovnik.

Članak 12.

Povjerljivost

Prilikom primjene ove Uredbe, Komisija u skladu s odredbama Odluke 2001/844/EZ, ECSC, Euratom od 29. studenoga 2001. o izmjeni njezina unutarnjeg Poslovnika ⁽¹⁾, poduzima primjerene mjere za zaštitu podataka koji podliježu zahtjevu za povjerljivošću do kojih ima pristup ili koje joj dostavi država članica.

Država članica poduzima jednakovrijedne mjere u skladu s odgovarajućim nacionalnim zakonodavstvom.

Svo osoblje koje provodi inspekcijske preglede sigurnosne zaštite ili postupi s povjerljivim podacima koji se odnose na ovu Uredbu mora imati odgovarajuću razinu sigurnosne zaštite koju dodijeli država članica čije državljanstvo ima dotično osoblje.

Članak 13.

Širenje informacija

1. Ne dovodeći u pitanje pravo pristupa javnosti dokumentima, kako je utvrđeno Uredbom (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije ⁽²⁾, izvještaji o inspekcijskim pregledima i odgovori država članica navedeni u članku 4. stavku 3., članku 5. stavcima 2. i 4. i članku 9. stavku 6. su tajni i ne objavljuju se. Na raspolaganju su jedino odgovarajućim tijelima koja ih dostavljaju samo zainteresiranim strankama na osnovu potrebe za informacijama u skladu s primjenjivim nacionalnim propisima o širenju osjetljivih informacija.

2. Države članice, što je više moguće i u skladu s primjenjivim nacionalnim zakonodavstvom, s podacima koji proizlaze iz izvještaja o inspekcijskim pregledima i odgovora država članica kada se odnose na druge države članice, postupaju kao s povjerljivima.

3. Ako nije jasno trebaju li izvještaji o inspekcijskim pregledima i odgovori biti otkriveni ili ne, države članice ili Komisija se savjetuju s dotičnom državom članicom.

Članak 14.

Kazne

Države članice osiguravaju uvođenje učinkovitih, razmjernih i odvraćajućih kazni za kršenje odredaba ove Uredbe.

⁽¹⁾ SL L 317, 3.12.2001., str. 1.

⁽²⁾ SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

*Članak 15.***Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. srpnja 2004. osim odredaba članka 3. stavaka 2. i 3. i članka 9. stavka 4. koji stupaju na snagu i primjenjuju se od datuma navedenih u njima.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 31. ožujka 2004.

Za Europski parlament
Predsjednik
P. COX

Za Vijeće
Predsjednik
D. ROCHE

PRILOG I.

**IZMJENE PRILOGA MEĐUNARODNOJ KONVENCIJI O ZAŠTITI LJUDSKOG ŽIVOTA NA MORU, 1974.
KAKO JE IZMIJENJENA**

„POGLAVLJE XI-2

POSEBNE MJERE ZA JAČANJE POMORSKE SIGURNOSTI

Pravilo 1.

Definicije

1. Za potrebe ovog poglavlja, osim ako je izričito drugačije predviđeno, vrijedi:

- .1. Brod za prijevoz rasutog tereta je brod za prijevoz rasutog tereta kako je definirano pravilom IX/1.6.
- .2. Tanker za kemikalije je tanker za kemikalije kako je definirano pravilom VII/8.2.
- .3. Brod za prijevoz plina je brod za prijevoz plina kako je definirano pravilom VII/11.2.
- .4. Brzo plovilo je plovilo kako je definirano pravilom X/1.2.
- .5. Pokretna odobalna jedinica za bušenje je pokretna odobalna jedinica za bušenje s mehaničkim pogonom, kako je definirano pravilom IX/1, koja nije na mjestu bušenja.
- .6. Tanker za naftu je tanker za naftu kako je definirano pravilom II-1/2.12.
- .7. Kompanija je kompanija kako je definirano pravilom IX/1.
- .8. Sučelje brod/luka jesu međudjelovanja do kojih dolazi kada na brod izravno i neposredno djeluju aktivnosti koje uključuju kretanje osoba, roba ili pružanje lučkih usluga brodu ili s broda.
- .9. Luka je mjesto, kako ga je utvrdila ugovorna vlada ili zaduženo tijelo, na kojem se odvija sučelje brod/luka. Ovo uključuje područja kao što su sidrišta, vezovi za čekanje, odnosno pristupi s mora.
- .10. Aktivnost brod-brod je svaka aktivnost koja se ne odnosi na luku koja uključuje prijenos robe ili osoba s jednog na drugi brod.
- .11. Odgovorno tijelo je utvrđena organizacija (organizacije) ili uprava (uprave), u okviru ugovorne vlade, koja je odgovorna za osiguravanje provedbe odredbi ovog poglavlja koje se odnose na sigurnosnu zaštitu luke i sučelje brod/luka, s točke gledišta luke.
- .12. Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora (ISPS) je Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora koji se sastoji od dijela A (čije se odredbe uzimaju kao obvezne) i dijela B (čije se odredbe uzimaju kao preporuka), kako su donesene 12. prosinca 2002. drugom rezolucijom Konferencije ugovornih vlada, Međunarodne Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine uz izmjene koje može donijeti Organizacija, pod uvjetom da:
 - .1. se izmjene dijela A Pravilnika donesu, stupe na snagu i počinju proizvoditi pravne učinke u skladu s člankom VIII postojeće Konvencije koja se odnosi na postupke izmjena primjenjive na Prilog, uz izuzeće poglavlja I.; i
 - .2. Odbor za pomorsku sigurnost donese izmjene dijela B Pravilnika u skladu s njegovim Poslovnikom.
- .13. Nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom je svaki sumnjivi čin ili okolnost koja prijeti sigurnosnoj zaštiti broda uključujući pokretnu odobalnu jedinicu za bušenje i brzo plovilo ili luku ili bilo koje sučelje brod/luka ili bilo koju aktivnost brod-brod.
- .14. Razina sigurnosne zaštite je određivanje stupnja opasnosti od pokušaja ili nastupanja nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom.

- .15. Deklaracija o sigurnosnoj zaštiti je sporazum postignut između broda i luke ili drugog broda s kojim je u sučelju koji navodi mjere sigurnosne zaštite koje će svaki od njih provoditi.
- .16. Priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu je organizacija primjerene stručnosti i iskustava u vezi sa sigurnosnim pitanjima te primjerenog poznavanja brodskih i lučkih operacija koja je ovlaštena za provođenje ocjene ili provjere te odobravanje ili izdavanje svjedodžbi, kako se zahtijeva prema ovome poglavlju ili prema dijelu A ISPS Pravilnika.
2. Izraz ‚brod‘, u pravilima 3. do 13., uključuje pokretne odobalne jedinice za bušenje i brza plovila.
3. Izraz ‚svi brodovi‘, u ovome poglavlju, je svaki brod na koji se primjenjuje ovo poglavlje.
4. Izraz ‚Ugovorna vlada‘, kada se koristi u pravilima 3., 4., 7., 10., 11., 12. i 13. uključuje uputu na ‚Odgovorno tijelo‘.

Pravilo 2.

Primjena

1. Ovo se poglavlje primjenjuje na:
- .1. sljedeće vrste brodova u međunarodnoj plovidbi:
- .1.1. putničke brodove, uključujući brza putnička plovila;
- .1.2. teretne brodove, uključujući brza plovila od 500 tona bruto tonaže i više; i
- .1.3. pokretne odobalne jedinice za bušenje; i
- .2. luke koje služe takvim brodovima koji sudjeluju u međunarodnoj plovidbi.
2. Ne dovodeći u pitanje odredbe stavka 1.2., ugovorne vlade trebaju odlučiti o proširenju područja primjene ovog poglavlja i odgovarajućih odjeljaka dijela A ISPS Pravilnika na one luke unutar njihovog teritorija koje, iako ih prvenstveno koriste brodovi koji ne sudjeluju u međunarodnoj plovidbi, moraju povremeno služiti brodovima koji dolaze ili odlaze u međunarodnu plovidbu.
- 2.1. Ugovorne vlade temelje svoje odluke prema stavku 2. na ocjeni sigurnosne zaštite luke provedenoj u skladu s odredbama dijela A ISPS Pravilnika.
- 2.2. Niti jedna odluka koju donese ugovorna vlada prema stavku 2. ne smije ugroziti razinu sigurnosne zaštite koja se namjerava postići ovim poglavljem ili dijelom A ISPS Pravilnika.
3. Ovo se poglavlje ne primjenjuje na ratne brodove, pomoćna pomorska sredstva ili druge brodove koji su u vlasništvu ili kojima upravlja ugovorna vlada i upotrebljavaju se samo za vladine nekomercijalne usluge.
4. Niti jedna odredba ovog poglavlja ne dovodi u pitanje prava ili obveze država prema međunarodnom pravu.

Pravilo 3.

Obveze ugovornih vlada u vezi sa sigurnosnom zaštitom

1. Uprave određuju razine sigurnosne zaštite i osiguravaju pružanje podataka o razini sigurnosne zaštite brodovima koji plove pod njihovom zastavom. Kada nastupe promjene u razini sigurnosne zaštite, podaci o razini sigurnosne zaštite se ažuriraju u skladu s okolnostima.
2. Ugovorne vlade određuju razine sigurnosne zaštite i osiguravaju pružanje podataka o razini sigurnosne zaštite lukama unutar njihovog teritorija i brodovima prije ulaska u luku ili za vrijeme dok su u luci na njihovom teritoriju. Kada nastupe promjene u razini sigurnosne zaštite, podaci o razini sigurnosne zaštite se ažuriraju u skladu s okolnostima.

Pravilo 4.

Uvjeti za kompanije i brodove

1. Kompanije moraju zadovoljavati odgovarajuće uvjete ovog poglavlja i dijela A ISPS Pravilnika uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ISPS Pravilnika.
2. Brodovi moraju zadovoljiti sve odgovarajuće uvjete ovog poglavlja i dijela A ISPS Pravilnika, uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ISPS Pravilnika, i takva se usklađenost mora provjeriti i potvrditi izdavanjem svjedodžbi kako je predviđeno u dijelu A ISPS Pravilnika.
3. Prije ulaska u luku ili dok je u luci na teritoriju ugovorne vlade, brod mora zadovoljavati uvjete razine sigurnosne zaštite koje odredi ta ugovorna vlada, ako je ta razina sigurnosne zaštite viša od razine sigurnosne zaštite koju postavi uprava za taj brod.
4. Brodovi moraju, bez nepotrebnog kašnjenja, reagirati na svaku promjenu na višu razinu sigurnosne zaštite.
5. Kada brod nije u sukladnosti s uvjetima ovog poglavlja ili dijela A ISPS Pravilnika, ili ne može zadovoljiti uvjete za razinu sigurnosne zaštite koje postavi uprava ili druga ugovorna vlada a koja se primjenjuje na taj brod, tada će brod obavijestiti prikladno nadležno tijelo prije no što dođe do sučelja brod/luka ili prije ulaska u luku ovisno o tome što nastupi ranije.

Pravilo 5.

Posebna odgovornost kompanija

Kompanija mora osigurati da zapovjednik u svakom trenutku ima na brodu na raspolaganju podatke pomoću kojih časnici propisno ovlašteni od ugovorne vlade mogu utvrditi:

- .1. tko je odgovoran za imenovanje članova posade ili drugih osoba koje su trenutačno zaposlene ili na brodu obavljaju bilo kakvu dužnost u vezi s djelatnošću tog broda;
- .2. tko je odgovoran za odlučivanje o zapošljavanju broda; i
- .3. u slučajevima kada brod plovi u skladu s uvjetima ugovora o najmu, koje su stranke takvog ugovora (takvih ugovora) o najmu broda.

Pravilo 6.

Brodski sustav sigurnosnog uzbunjivanja

1. Svi brodovi trebaju imati brodski sustav sigurnosnog uzbunjivanja, kako slijedi:
 - .1. brodovi izgrađeni 1. srpnja 2004. ili kasnije;
 - .2. putnički brodovi, uključujući brza putnička plovila izgrađena prije 1. srpnja 2004., najkasnije do prvog pregleda radio uređaja nakon 1. srpnja 2004.;
 - .3. tankeri za naftu, tankeri za kemikalije, brodovi za prijevoz plina, brodovi za prijevoz rasutog tereta i brza plovila za prijevoz tereta od 500 tona bruto tonaže i više, izgrađeni prije 1. srpnja 2004., najkasnije kod prvog pregleda radijskog uređaja poslije 1. srpnja 2004.; i
 - .4. ostali teretni brodovi od 500 tona bruto tonaže i više te pokretne odobalne jedinice za bušenje, izgrađene prije 1. srpnja 2004., najkasnije do prvog pregleda radijskog uređaja nakon 1. srpnja 2006.
2. Brodski sustav sigurnosnog uzbunjivanja, kada se aktivira:
 - .1. mora pokrenuti i prenijeti signal sigurnosnog upozorenja s broda na kopno do odgovornog tijela koje odredi uprava, koje u ovim okolnostima može uključiti kompaniju, utvrđujući identitet broda, njegov položaj i ukazujući na to da je sigurnosna zaštita broda pod prijetnjom ili je ugrožena;
 - .2. ne šalje brodski signal sigurnosnog upozorenja niti jednom drugom brodu;
 - .3. ne daje nikakav signal za uzbunu na brodu; i
 - .4. nastavlja davati signal brodskog sigurnosnog upozorenja sve dok se ne deaktivira i/ili poništi.

3. Brodski sustav sigurnosnog uzbunjivanja:

- .1. se mora moći aktivirati sa zapovjedničkog mosta i s barem još jednog mjesta; i
 - .2. mora biti u skladu s izvedbenim normama koje nisu niže od onih koje donese organizacija.
4. Mjesta aktiviranja brodskog sustava sigurnosnog uzbunjivanja osmišljena su tako da se spriječi nehotično aktiviranje brodskog signala sigurnosnog upozorenja.
5. Zahtjev za brodskim sustavom sigurnosnog uzbunjivanja se može zadovoljiti upotrebom radijskog uređaja postavljenog radi zadovoljavanja uvjeta iz poglavlja IV., pod uvjetom da su ispunjeni svi zahtjevi ovog pravila.
6. Kada je uprava obaviještena o brodskom sigurnosnom upozorenju, ta uprava mora odmah obavijestiti državu (države) u blizini koje (kojih) brod trenutačno plovi.
7. Kada ugovorna vlada primi obavijest o brodskoj sigurnosnoj uzbuni od broda koji ne plovi pod njezinom zastavom, ta ugovorna vlada mora odmah obavijestiti odgovarajuću upravu i, ako je primjereno, državu (države) u blizini koje (kojih) brod trenutačno plovi.

Pravilo 7.

Prijetnje brodovima

1. Ugovorne vlade utvrđuju razine sigurnosne zaštite i osiguravaju pružanje podataka o razini sigurnosne zaštite brodovima koji djeluju u njihovom teritorijalnom moru ili su objavili svoju namjeru da uplove u njihovo teritorijalno more.
2. Ugovorne vlade osiguravaju kontaktnu točku putem koje takvi brodovi mogu zatražiti savjet ili pomoć i kojoj takvi brodovi mogu priopćiti svaku zabrinutost u vezi sa sigurnosnom zaštitom drugih brodova, kretanja ili obavijesti.
3. Kada je utvrđena opasnost od napada, dotična ugovorna vlada savjetuje dotične brodove i njihove uprave o:
 - .1. trenutačnoj razini sigurnosne zaštite;
 - .2. svim mjerama sigurnosne zaštite koje moraju provesti dotični brodovi kako bi se zaštitili od napada, u skladu s odredbama dijela A ISPS Pravilnika; i
 - .3. mjerama sigurnosne zaštite koje je odlučila provesti obalna država, ako je primjereno.

Pravilo 8.

Pravo zapovjednika u vezi sa sigurnošću i sa sigurnosnom zaštitom broda

1. Kompanija, unajmitelj ili bilo koja druga osoba ne smiju sprečavati zapovjednika u poduzimanju ili izvršavanju bilo koje odluke koja je po stručnoj procjeni zapovjednika potrebna radi održavanja sigurnosti i sigurnosne zaštite broda. Ovo uključuje zabranu pristupa osobama (osim onih za koje se utvrdi da imaju propisno ovlaštenje od ugovorne vlade) ili njihovim osobnim stvarima i odbijanje ukrcajanja tereta, uključujući kontejnere ili druge zatvorene jedinice za prijevoz tereta.
2. Ako prema stručnoj procjeni zapovjednika za vrijeme plovidbe broda dođe do sukoba između bilo kojih uvjeta za sigurnost i sigurnosnu zaštitu koji se primjenjuju na brodu, zapovjednik primjenjuje one uvjete koji su potrebni za očuvanje sigurnosti broda. U takvim slučajevima zapovjednik može provesti privremene mjere sigurnosne zaštite i o tome obavijestiti upravu te, prema potrebi, ugovornu vladu u čiju je luku brod uplovio ili namjerava uploviti. Svaka takva privremena mjera sigurnosne zaštite prema ovom pravilu će, u najvećoj mogućoj mjeri, biti usklađena s razinom sigurnosne zaštite koja je na snazi. Kada se utvrde takvi slučajevi, uprava mora osigurati da se takvi sukobi riješe i da se mogućnost njihovog ponovnog javljanja svede na najmanju moguću mjeru.

Pravilo 9.

Mjere nadzora i usklađenosti

1. Nadzor brodova u luci

- 1.1. Za potrebe ovog poglavlja, svaki brod na koji se primjenjuje ovo poglavlje, kada je u luci druge ugovorne vlade podliježe nadzoru časnika propisno ovlaštenih od te vlade a koji mogu biti isti časnici koji izvršavaju funkcije pravila I/19. Takav nadzor treba ograničiti na provjeru nalazi li se na brodu valjana Međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda ili valjana privremena Međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda izdana prema odredbama dijela A ISPS Pravilnika (svjedodžba) koja će, ako je valjana, biti prihvaćena osim ako postoje opravdani razlozi za sumnju da brod nije u skladu sa zahtjevima ovog poglavlja ili dijela A ISPS Pravilnika.
- 1.2. Kada postoje takvi opravdani razlozi ili kada na zahtjev nije predočena valjana svjedodžba, časnici koji imaju propisno ovlaštenje od ugovorne vlade mogu za taj brod naložiti jednu ili više mjera nadzora kako je predviđeno stavkom 1.3. Sve takve uvedene mjere moraju biti razmjerne i poštivati smjernice dane u dijelu B ISPS Pravilnika.
- 1.3. Takve mjere nadzora su sljedeće: inspekcijski pregled broda, zadržavanje broda, zaustavljanje broda, ograničavanje rada uključujući kretanje u luci ili prisilno udaljšavanje broda iz luke. Takve mjere nadzora mogu dodatno ili umjesto toga uključivati druge manje upravne ili korektivne mjere.

2. Brodovi koji namjeravaju uploviti u luku druge ugovorne vlade

- 2.1. Za potrebe ovog poglavlja, ugovorna vlada može zahtijevati da brodovi koji namjeravaju uploviti u njezine luke, prije ulaska u luku dostave sljedeće podatke časnicima koji imaju propisno ovlaštenje od te vlade, kako bi se osigurala usklađenost s ovim poglavljem s ciljem izbjegavanja potrebe za primjenom mjera nadzora ili drugih koraka:
 - .1. da brod posjeduje valjanu svjedodžbu s navedenim imenom tijela koje ju je izdalo;
 - .2. razina sigurnosne zaštite na kojoj brod trenutačno djeluje;
 - .3. razina sigurnosne zaštite na kojoj je brod djelovao u bilo kojoj prethodnoj luci gdje je postojalo sučelje brod/luka unutar vremenskog okvira navedenog u stavku 2.3.;
 - .4. sve posebne ili dodatne mjere sigurnosne zaštite koje su poduzete na brodu u bilo kojoj prethodnoj luci gdje je postojalo sučelje brod/luka u vremenskom okviru navedenom u stavku 2.3.;
 - .5. da su primjereni postupci sigurnosne zaštite broda bili poštivani za vrijeme bilo koje aktivnosti brod – brod u vremenskom okviru navedenom u stavku 2.3.; ili
 - .6. drugi praktični podaci u vezi sa sigurnosnom zaštitom (izuzevši pojedini brodskog plana sigurnosne zaštite), uzimajući u obzir smjernicu danu u dijelu B ISPS Pravilnika.

Ako tako zahtijeva ugovorna vlada, brod ili kompanija pružaju potvrdu o podacima koji se gore zahtijevaju prihvatljivu toj ugovornoj vladi.

- 2.2. Svaki brod na koji se ovo poglavlje odnosi koji ima namjeru ulaska u luku druge ugovorne vlade pruža podatke opisane u stavku 2.1. na zahtjev časnika koje je propisno ovlastila ta vlada. Zapovjednik može odbiti pružanje takvih podataka pri čemu mora znati da ako u tome ne uspije, posljedica može biti zabrana ulaska u luku.
- 2.3. Brod vodi bilješke o podacima navedenim u stavku 2.1. za posljednjih 10 pristajanja u lukama.

2.4. Ako nakon primitka podataka opisanih u stavku 2.1., časnici koji imaju propisno ovlaštenje od ugovorne vlade luke u koju brod namjerava uploviti, iz opravdanih razloga sumnjaju da brod nije u skladu sa zahtjevima ovog poglavlja ili dijela A ISPS Pravilnika, ti časnici nastoje uspostaviti komunikaciju s brodom i upravom te između njih kako bi se otklonila neusklađenost. Ako nakon takve komunikacije ne dođe do uklanjanja neusklađenosti ili ti časnici iz drugih razloga opravdano sumnjaju da brod nije u skladnosti sa zahtjevima ovog poglavlja ili dijela A ISPS Pravilnika, oni mogu poduzeti korake u vezi s tim brodom kako je predviđeno stavkom 2.5. Svi tako poduzeti koraci moraju biti razmjerni uzimajući u obzir preporuke dane u dijelu B ISPS Pravilnika.

2.5. Takvi su koraci sljedeći:

- .1. zahtjev za uklanjanjem neusklađenosti;
- .2. zahtjev da brod nastavi do mjesta navedenog u teritorijalnom moru ili unutarnjim vodama te ugovorne vlade;
- .3. inspekcijski pregled broda, ako je brod u teritorijalnom moru ugovorne vlade luke u koju brod namjerava uploviti; ili
- .4. zabrana uplovljavanja u luku.

Prije poduzimanja bilo kojeg od ovih koraka, ugovorna vlada mora izvjestiti brod o svojim namjerama. Na osnovu ovih podataka zapovjednik može povući namjeru ulaska u tu luku. U takvim se slučajevima ovo pravilo ne primjenjuje.

3. Dodatne odredbe

3.1. U slučaju:

- .1. uvođenja mjere nadzora osim manje upravne ili popravne mjere navedene u stavku 1.3.; ili
- .2. poduzimanja koraka navedenih u stavku 2.5., časnik koji ima propisno ovlaštenje od ugovorne vlade o tome pismeno obavještava upravu navodeći koje su mjere nadzora uvedene ili koraci poduzeti i koji su bili razlozi za to. Ugovorna vlada koja uvodi mjere nadzora ili druge korake također obavještava priznatu organizaciju za sigurnosnu zaštitu koja je izdala svjedodžbu za dotični brod i organizaciju kada su bilo koje od tih mjera nadzora uvedene ili poduzeti drugi koraci.

3.2. Kada je ulazak u luku zabranjen ili je brod prisilno udaljen iz luke, vlasti države luke o odgovarajućim činjenicama obavještavaju vlasti države u kojoj je sljedeća primjerena luka pristajanja, kada je poznata, te sve druge primjerene obalne države uzimajući u obzir smjernice koje će donijeti organizacija. Treba osigurati povjerljivost i sigurnosnu zaštitu takvih obavijesti.

3.3. Zabrana ulaska u luku sukladno stavcima 2.4. i 2.5., ili prisilno udaljavanje iz luke sukladno stavcima 1.1. do 1.3., uvodi se samo kada časnici koji imaju propisno ovlaštenje ugovorne vlade iz opravdanih razloga sumnjaju da brod predstavlja neposrednu prijetnju sigurnosnoj zaštiti ili sigurnosti osoba ili brodova ili druge imovine te da nema drugih primjerenih sredstava za otklanjanje te prijetnje.

3.4. Mjere nadzora navedene u stavku 1.3. i koraci navedeni u stavku 2.5. uvode se sukladno ovom pravilu samo dok neusklađenost zbog koje su uvedene nije ispravljena prema zahtjevu ugovorne vlade uzimajući u obzir aktivnosti koje predlaže brod ili uprava, ako postoje.

3.5. Kada ugovorne vlade provode nadzor prema stavku 1. ili poduzimaju korake prema stavku 2.:

- .1. treba uložiti sve moguće napore kako bi se izbjeglo da se brod neopravdano zadržava ili kasni. Ako uslijed toga dođe do njegovog zadržavanja ili kašnjenja, brod ima pravo na naknadu bilo kojeg gubitka ili pretrpljene štete; i
- .2. ne smije se spriječiti nužan pristup brodu u hitnim slučajevima ili iz humanitarnih razloga i u sigurnosne svrhe.

Pravilo 10.

Uvjeti za luke

1. Luke moraju zadovoljavati određene uvjete ovog poglavlja i dijela A ISPS Pravilnika uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ISPS Pravilnika.
2. Ugovorne vlade koje na svom teritoriju imaju luku ili luke na koje se primjenjuje ovo pravilo, moraju osigurati da:
 - .1. se provode, pregledavaju i odobravaju ocjene sigurnosne zaštite luke u skladu s odredbama dijela A ISPS Pravilnika;
 - i
 - .2. se donesu, pregledavaju, odobravaju i provode planovi sigurnosne zaštite luke u skladu s odredbama dijela A ISPS Pravilnika.
3. Ugovorne vlade određuju i obavještavaju o mjerama koje moraju biti navedene u planu sigurnosne zaštite za različite razine sigurnosne zaštite, uključujući slučajeve kada se zahtijeva dostavljanje Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti.

Pravilo 11.

Alternativni sporazumi sigurnosne zaštite

1. Ugovorne vlade mogu, prilikom provedbe ovog poglavlja i dijela A ISPS Pravilnika, zaključiti pisane dvostrane ili višestrane sporazume s ostalim ugovornim vladama o alternativnim rješenjima sigurnosne zaštite koja obuhvaćaju kratke međunarodne plovidbe na stalnim putanjama između luka smještenih na njihovim teritorijima.
2. Niti jedan takav sporazum ne smije ugroziti razinu sigurnosne zaštite drugih brodova ili luka koje nisu obuhvaćene sporazumom.
3. Niti jedan brod obuhvaćen takvim sporazumom ne provodi niti jednu aktivnost brod-brod s bilo kojim brodom koji nije obuhvaćen sporazumom.
4. Takvi se sporazumi redovito pregledavaju uzimajući u obzir stečeno iskustvo kao i sve izmjene posebnih okolnosti ili ocijenjenih prijetnji sigurnosnoj zaštiti brodova, luka ili putanja obuhvaćenih sporazumom.

Pravilo 12.

Jednakovrijedna rješenja sigurnosne zaštite

1. Uprava može pojedinom brodu ili skupini brodova koji plove pod njezinom zastavom dozvoliti provođenje drugih mjera sigurnosne zaštite jednakovrijednih onima koje su propisane u ovome poglavlju ili u dijelu A ISPS Pravilnika pod uvjetom da su takve mjere sigurnosne zaštite barem toliko učinkovite kao one propisane u ovome poglavlju ili dijelu A ISPS Pravilnika. Uprava, koja dopušta takve mjere sigurnosne zaštite, obavještava organizaciju o njihovim pojedinostima.
2. Prilikom provedbe ovog poglavlja i dijela A ISPS Pravilnika, ugovorna vlada može pojedinoj luci ili skupini luka smještenih unutar njezinog teritorija, osim onih obuhvaćenih sporazumom zaključenim prema pravilu 11., dozvoliti provedbu mjera sigurnosne zaštite jednakovrijednih onima koje su propisane u ovome poglavlju ili dijelu A ISPS Pravilnika, pod uvjetom da su takve mjere sigurnosne zaštite učinkovite najmanje koliko i one propisane u ovome poglavlju ili dijelu A ISPS Pravilnika. Ugovorna vlada koja dozvoljava takve mjere sigurnosne zaštite obavještava organizaciju o njihovim pojedinostima.

Pravilo 13.

Dostavljanje informacija

1. Ugovorne vlade najkasnije do 1. srpnja 2004. dostavljaju organizaciji i stavljaju radi informacije na raspolaganje kompanijama i brodovima:
 - .1. imena i pojedinosti za kontakt njihovih nacionalnih tijela ili tijela odgovornih za sigurnost broda i luke;
 - .2. mjesta unutar njihovog teritorija obuhvaćena odobrenim planovima sigurnosne zaštite za luke;
 - .3. imena i pojedinosti za kontakt osoba koje su zadužene da u svakom trenutku budu raspoložive za primanje i djelovanje prema sigurnosnom upozorenju s broda na kopno navedenom u pravilu 6.2.1.;
 - .4. imena i pojedinosti za kontakt osoba koje su zadužene da u svakom trenutku budu raspoložive za primanje i djelovanje prema svakoj obavijesti ugovornih vlada koje provode mjere nadzora i usklađenosti navedene u pravilu 9.3.1.; i
 - .5. imena i pojedinosti za kontakt osoba koje su zadužene da u svakom trenutku budu raspoložive za pružanje savjeta ili pomoći brodovima i koje brodovi mogu izvještavati o bilo kojem sigurnosnom problemu navedenom u pravilu 7.2.; i nakon toga ažurirati takve podatke ako i kada nastupe promjene koje se na njega odnose. Organizacija takve pojedinosti dostavlja drugim ugovornim vladama na informaciju njihovim časnicima.
2. Ugovorne vlade moraju najkasnije 1. srpnja 2004. dostaviti organizaciji imena i pojedinosti za kontakt svake priznate organizacije za sigurnosnu zaštitu koja ima ovlaštenje djelovati u njihovo ime zajedno s pojedinostima o posebnoj odgovornosti i uvjetima tijela delegiranih u takvim organizacijama. Takvi se podaci ažuriraju ako i kada nastupe promjene koje se odnose na njih. Organizacija takve pojedinosti dostavlja drugim ugovornim vladama na informaciju njihovim časnicima.
3. Ugovorne vlade moraju najkasnije do 1. srpnja 2004. dostaviti organizaciji popis koji prikazuje odobrene planove sigurnosne zaštite za luke smještene unutar njihovih teritorija zajedno s mjestom ili mjestima koja su obuhvaćena svakim odobrenim planom sigurnosne zaštite luke i odgovarajućim datumom odobrenja te dalje obavještavati kada nastupi bilo koja od sljedećih promjena:
 - .1. promjena mjesta ili više mjesta obuhvaćenih odobrenim planom sigurnosne zaštite moraju se uvesti ili su uvedene. U takvim slučajevima podaci koji se moraju dostaviti ukazuju na promjene mjesta ili više mjesta obuhvaćenih planom i datum s kojim te promjene treba uvesti ili s kojim su provedene;
 - .2. odobreni plan sigurnosne zaštite luke koji je prethodno uključen u popis dostavljen organizaciji treba povući ili je povučen. U takvim slučajevima treba obavijestiti organizaciju čim je ranije moguće; i
 - .3. treba izraditi dodatke popisu odobrenih planova sigurnosne zaštite za luke. U takvim slučajevima informacije koje se dostavljaju navode mjesto ili mjesta obuhvaćena planom i datum odobrenja.
4. Ugovorne vlade nakon 1. srpnja 2004. moraju u razdobljima od po pet godina dostaviti organizaciji revidiran i ažuriran popis svih odobrenih planova sigurnosne zaštite za luke smještene unutar njihovih teritorija zajedno s mjestom ili mjestima koja su obuhvaćena svakim odobrenim planom sigurnosne zaštite za luku i odgovarajućim datumom odobrenja (i datumom odobrenja svih njegovih izmjena) koji će uslijediti i zamijeniti sve informacije dostavljene organizaciji sukladno stavku 3. tijekom prethodnih pet godina.

5. Ugovorne vlade dostavljaju organizaciji podatke o sklapanju sporazuma prema pravilu 11. Dostavljeni podaci moraju uključivati:
- .1. imena ugovornih vlada koje su sklopile sporazum;
 - .2. luke i stalne putanje koje su obuhvaćene sporazumom;
 - .3. vremensku učestalost pregledavanja sporazuma;
 - .4. datum stupanja na snagu sporazuma; i
 - .5. informacije o svim provedenim savjetovanjima s drugim ugovornim vladama;
- i zatim se, čim je ranije moguće, organizaciji dostavljaju podaci o izmjenama sporazuma ili prestanku njegova važenja.
6. Svaka ugovorna vlada koja, u skladu s odredbama pravila 12., dozvoli bilo koje jednakovrijedno rješenje sigurnosne zaštite za brod koji plovi pod njezinom zastavom ili luku smještenu unutar njezinog teritorija pojedinosti o tome dostavlja organizaciji.
7. Organizacija treba podatke dostavljene u skladu sa stavkom 3. staviti na raspolaganje ostalim ugovornim vladama na njihov zahtjev.”
-

PRILOG II.

„MEĐUNARODNI PRAVILNIK O SIGURNOSNOJ ZAŠTITI BRODOVA I LUČKIH PROSTORA

UVODNI DIO

1. Diplomatska konferencija o pomorskoj sigurnosti održana u Londonu u prosincu 2002. donijela je nove odredbe Međunarodne Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. i ovaj Pravilnik u svrhu jačanja pomorske sigurnosti. Ovi novi zahtjevi čine međunarodni okvir unutar kojega brodovi i luke mogu surađivati u otkrivanju i otklanjanju aktivnosti koje ugrožavaju sigurnost u sektoru pomorskog prometa.
2. Nakon tragičnih događaja 11. rujna 2001. Skupština Međunarodne pomorske organizacije (Organizacija) je na svom dvadeset i drugom zasjedanju u studenom 2001. jednoglasno odlučila razviti nove mjere koje se odnose na sigurnosnu zaštitu brodova i luka koje će u prosincu 2002. donijeti Konferencija ugovornih vlada Međunarodne Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. (poznata kao Diplomatska konferencija o pomorskoj sigurnosti). Pripreme za Diplomatsku konferenciju povjerene su Odboru za pomorsku sigurnost Organizacije (MSC) na temelju stajališta koje su dale države članice, međuvladine organizacije i nevladine organizacije sa savjetodavnim statusom pri Organizaciji.
3. MSC je, na svom prvom izvanrednom zasjedanju održanom također u studenome 2001., u namjeri da ubrza razvoj i donošenje primjerenih mjera sigurnosne zaštite osnovao radnu skupinu MSC-a za pitanja pomorske sigurnosti koja djeluje između zasjedanja. Prvi sastanak radne skupine MSC-a za pitanja pomorske sigurnosti koja djeluje između zasjedanja održan je u veljači 2002., a izvještaji o rezultatima rasprava podneseni su na razmatranje na sedamdeset i petom zasjedanju MSC-a u svibnju 2002., kada je osnovana privremena radna skupina radi daljnjeg razvijanja danih prijedloga. Na svojem sedamdeset i petom zasjedanju MSC je razmotrio izvještaj radne skupine i preporučio da posao preuzme sljedeća radna skupina MSC-a koja djeluje između zasjedanja koja se sastala u rujnu 2002. Na svojem sedamdeset i šestom zasjedanju MSC je razmotrio ishod sastanka radne skupine MSC-a koja djeluje između zasjedanja koji se održao u rujnu 2002. i daljnji rad radne skupine MSC-a koja se sastala u vrijeme sedamdeset i šestog zasjedanja Odbora u prosincu 2002., neposredno prije Diplomatske konferencije, i dogovorio konačnu verziju predloženih tekstova koje bi trebala razmotriti Diplomatska konferencija.
4. Diplomatska konferencija (9. do 13. prosinca 2002.) također je donijela izmjenu postojećih odredbi Međunarodne Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine (SOLAS 74.) ubrzavajući time provođenje zahtjeva za usklađivanjem s automatskim sustavom za identifikaciju; donijela je i nova pravila u poglavlju XI-1 SOLAS-a 74. u vezi s obilježavanjem identifikacijskog broja broda i čuvanjem na brodu trajnog sažetog zapisa. Diplomatska konferencija je također donijela brojne rezolucije Konferencije uključujući one koje obuhvaćaju provedbu i izmjene ovog Pravilnika, tehničku suradnju, i suradnju s Međunarodnom organizacijom rada i Svjetskom carinskom organizacijom. Ustanovljeno je da se mogu zahtijevati pregled te izmjene određenih novih odredaba u vezi sa pomorskom sigurnosti po dovršetku rada ovih dviju organizacija.
5. Odredbe poglavlja XI-2 SOLAS-a 74. i ovog Pravilnika primjenjuju se na brodove i luke. Proširenje područja primjene SOLAS-a 74. na luke dogovoreno je na osnovu toga što je SOLAS 74. omogućio najbrži način da se osigura brzo stupanje na snagu i provedba potrebnih mjera sigurnosne zaštite. Međutim, također je dogovoreno da se odredbe u vezi s lukama odnose isključivo na sučelje brod/luka. Rješavanje šireg pitanja sigurnosne zaštite lučkih područja predmet je daljnjeg zajedničkog rada Međunarodne pomorske organizacije i Međunarodne organizacije rada. Također je dogovoreno da odredbe neće obuhvaćati stvaran odgovor na napade ili bilo koje aktivnosti potrebne u vezi s uklanjanjem posljedica takvog napada.
6. U predlaganju odredaba treba voditi računa da se osigura kompatibilnost s odredbama Međunarodne Konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže pomoraca iz 1978. godine kako je izmijenjena Međunarodnim Pravilnikom o upravljanju sigurnošću (ISM) i usklađenog sustava nadzora i izdavanja svjedodžbi.
7. Odredbe predstavljaju značajnu izmjenu u pristupu međunarodne pomorske industrije o pitanju sigurnosne zaštite u sektoru pomorskog prometa. Ustanovljeno je da mogu predstavljati značajno dodatno opterećenje na određene ugovorne vlade. Značaj tehničke suradnje u pružanju pomoći ugovornim vladama pri provođenju odredaba priznaje se u cijelosti.

8. Provedba odredaba zahtijeva nastavak učinkovite suradnje i razumijevanja među svim sudionicima ili onima koji upotrebljavaju brodove i luke, uključujući brodsko osoblje, lučko osoblje, putnike, vlasnike tereta, brodsku i lučku upravu te osobe u nacionalnim i lokalnim tijelima koje su odgovorne za sigurnosnu zaštitu. Postojeće prakse i postupci moraju se pregledati i izmijeniti ako ne pružaju odgovarajuću razinu sigurnosne zaštite. U interesu jačanja pomorske sigurnosti, sektori pomorske i lučke industrije te nacionalna i lokalna tijela trebaju preuzeti dodatne odgovornosti.
9. Prilikom provedbe sigurnosnih odredbi navedenih u poglavlju XI-2 SOLAS-a 74. i dijelu A ovog Pravilnika treba uzeti u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika. Međutim, ustanovljeno je da područje primjene smjernica može varirati ovisno o prirodi luke i broda, trgovanja i/ili tereta.
10. Niti jedna odredba ovog Pravilnika ne tumači se niti primjenjuje na način koji nije u skladu s propisnim poštivanjem temeljnih prava i sloboda kako se navodi u međunarodnim instrumentima, posebno onima koji se odnose na pomorske radnike i izbjeglice, uključujući Deklaraciju Međunarodne organizacije rada o temeljnim načelima i pravima na radu kao i o međunarodnim normama u vezi s pomorskim i lučkim radnicima.
11. Uviđajući da Konvencija o olakšicama u međunarodnom pomorskom prometu iz 1965. godine, kako je izmijenjena, omogućava da tijela javne vlasti stranim članovima posade dozvole pristup na kopno dok je brod kojim su stigli u luci, pod uvjetom da su formalnosti oko dolaska broda ispunjene i javna tijela nemaju razloga odbiti dozvolu za izlazak na kopno, radi očuvanja javnog zdravlja, javne sigurnosti ili javnog reda, ugovorne vlade moraju, pri odobravanju planova sigurnosne zaštite broda i luke, posvetiti dužnu pažnju činjenici da brodsko osoblje živi i radi na brodu i ima potrebu za izlaskom na kopno i pristupom do kopnenih usluga skrbi za pomorce, uključujući zdravstvenu skrb.

DIO A

OBVEZNI UVJETI U VEZI S ODREDBAMA POGLAVLJA XI-2 PRILOGA MEĐUNARODNOJ KONVENCIJI O ZAŠTITI LJUDSKOG ŽIVOTA NA MORU IZ 1974., KAKO JE IZMIJENJENA**1. OPĆENITO****1.1. Uvod**

Ovaj dio Međunarodnog pravilnika o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora sadrži obvezne odredbe na koje upućuje poglavlje XI-2 Međunarodne Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru, 1974., kako je izmijenjena.

1.2. Ciljevi

Ciljevi ovog Pravilnika su:

- .1. uspostaviti međunarodni okvir koji uključuje suradnju između ugovornih vlada, vladinih agencija, lokalnih uprava i pomorskih i lučkih industrija na otkrivanju ugrožavanja sigurnosne zaštite i poduzimanju preventivnih mjera protiv nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom koje utječu na brodove i luke koje se upotrebljavaju u međunarodnoj trgovini;
- .2. uspostaviti odgovarajuće uloge i odgovornosti ugovornih vlada, vladinih agencija, lokalnih uprava i pomorskih i lučkih industrija na nacionalnoj i međunarodnoj razini radi osiguravanja pomorske sigurnosti;
- .3. osigurati rano i učinkovito prikupljanje i razmjenu podataka u vezi sa sigurnošću;
- .4. pružiti metodologiju ocjenjivanja sigurnosne zaštite kako bi se izradili planovi i postupci za reagiranje na promjenu razina sigurnosne zaštite; i
- .5. osigurati da se primjenjuju odgovarajuće i razmjerne mjere pomorske sigurnosti.

1.3. Funkcionalni uvjeti

Radi postizanja ciljeva ovog Pravilnika, u njemu je sadržano nekoliko funkcionalnih uvjeta. Oni, među ostalim, uključuju:

- .1. prikupljanje i ocjenjivanje informacija u vezi s ugrožavanjem sigurnosne zaštite i razmjenom takvih informacija s odgovarajućim ugovornim vladama;
- .2. zahtjev za održavanjem komunikacijskih protokola za brodove i luke;
- .3. sprečavanje neovlaštenog pristupa brodovima, lukama i njihovim ograničenim područjima;
- .4. sprečavanje unošenja nedozvoljenog oružja, zapaljivih naprava ili eksploziva na brodove ili u luke;
- .5. osiguravanje sredstava za dizanje uzbune kao odgovora na prijetnje sigurnosnoj zaštiti ili nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
- .6. zahtjev za planovima sigurnosne zaštite za brod i luku koji se temelje na ocjenama sigurnosne zaštite; i
- .7. zahtjev za izobrazbom, vježbama i skupnim vježbama kako bi se osiguralo poznavanje planova i postupaka sigurnosne zaštite.

2. DEFINICIJE**2.1. Za potrebe ovog dijela, osim ako nije izričito drugačije predviđeno:**

- .1. Konvencija je Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, 1974., kako je izmijenjena.
- .2. Pravilo je pravilo Konvencije.
- .3. Poglavlje je poglavlje Konvencije.
- .4. Plan sigurnosne zaštite broda je plan koji se izrađuje kako bi se na brodu osigurala primjena mjera namijenjenih zaštiti osoba na brodu, tereta, jedinica za prijevoz tereta, brodskih zaliha ili broda od rizika nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom.

- .5. Plan sigurnosne zaštite luke je plan koji se izrađuje kako bi se osigurala primjena mjera namijenjenih zaštititi luke i brodova, osoba, tereta, jedinica za prijevoz tereta i brodskih zaliha u okviru luke od rizika nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom.
 - .6. Brodski časnik sigurnosne zaštite je osoba na brodu odgovorna zapovjedniku koju kompanija zaduži za sigurnosnu zaštitu broda uključujući provedbu i održavanje plana sigurnosne zaštite broda te za vezu s časnikom sigurnosne zaštite kompanije i lučkim časnicima sigurnosne zaštite.
 - .7. Časnik sigurnosne zaštite kompanije je osoba koju kompanija zaduži za osiguravanje provođenja ocjene sigurnosne zaštite broda, izradu plana sigurnosne zaštite broda, njegovo dostavljanje na odobrenje, zatim provođenje i održavanje te za vezu s lučkim časnicima sigurnosne zaštite i brodskim časnicima sigurnosne zaštite.
 - .8. Lučki časnik sigurnosne zaštite je osoba imenovana odgovornom za izradu, provedbu, izmjene i održavanje plana sigurnosne zaštite luke i za vezu s brodskim časnicima sigurnosne zaštite i časnicima sigurnosne zaštite kompanije.
 - .9. Razina sigurnosne zaštite 1 je razina kod koje se moraju stalno održavati najmanje odgovarajuće mjere sigurnosne zaštite.
 - .10. Razina sigurnosne zaštite 2 je razina kod koje se moraju održavati odgovarajuće dodatne mjere sigurnosne zaštite u nekom vremenskom razdoblju kao rezultat povećanog rizika od nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom.
 - .11. Razina sigurnosne zaštite 3 je razina kod koje se moraju održavati daljnje posebne mjere sigurnosne zaštite u nekom ograničenom vremenskom razdoblju ako je nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom vjerojatna ili prijeteca, premda je možda nemoguće utvrditi određeni cilj.
- 2.2. Izraz 'brod', kada se koristi u ovome Pravilniku, uključuje pokretne odobalne jedinice za bušenje i brza plovila kako je definirano u pravilu XI-2/1.
 - 2.3. Izraz 'ugovorna vlada' u vezi s bilo kojom uputom na luku, kada se upotrebljava u odjeljcima od 14. do 18., uključuje uputu na zaduženo tijelo.
 - 2.4. Izrazi koji u ovom dijelu nisu drugačije definirani imaju isto značenje kao što ga imaju u poglavljima I. i XI-2.
3. PRIMJENA
 - 3.1. Ovaj se Pravilnik primjenjuje na:
 - .1. sljedeće vrste brodova koji obavljaju međunarodne plovidbe:
 - .1. putničke brodove, uključujući brza putnička plovila;
 - .2. teretne brodove, uključujući brza plovila, od 500 tona bruto tonaže i više; i
 - .3. pokretne odobalne jedinice za bušenje; i
 - .2. luke koje upotrebljavaju takvi brodovi koji obavljaju međunarodne plovidbe.
 - 3.2. Ne dovodeći u pitanje odredbe odjeljka 3.1.2., ugovorne vlade odlučuju o proširivanju primjene ovog dijela Pravilnika na one luke unutar njihovog teritorija za koje se, iako ih upotrebljavaju prvenstveno brodovi koji ne obavljaju međunarodne plovidbe, zahtijeva da povremeno opslužuju brodove koji dolaze ili odlaze na međunarodnu plovidbu.
 - 3.2.1. Ugovorne vlade zasnivaju svoje odluke u skladu s odjeljkom 3.2. na ocjeni sigurnosne zaštite luke koja se provodi u skladu s ovim dijelom Pravilnika.
 - 3.2.2. Svaka odluka koju ugovorna vlada donese u skladu s odjeljkom 3.2. ne ugrožava razinu sigurnosti koja se namjerava postići prema poglavlju XI-2 ili prema ovom dijelu Pravilnika.
 - 3.3. Ovaj se Pravilnik ne primjenjuje na ratne brodove, pomoćne ili druge brodove koje posjeduje ili njima upravlja ugovorna vlada i koji se koriste samo za vladine nekomercijalne usluge.

- 3.4. Odjeljci od 5. do 13. i 19. ovog dijela primjenjuju se na kompanije i brodove kako su navedeni u pravilu XI-2/4.
- 3.5. Odjeljci od 5. i 14. do 18. ovog dijela primjenjuju se na luke navedene u pravilu XI-2/10.
- 3.6. Niti jedna odredba ovog Pravilnika ne dovodi u pitanje prava ili obveze država prema međunarodnom pravu.

4. ODGOVORNOSTI UGOVORNIH VLADA

- 4.1. U skladu s odredbama pravila XI-2/3 i XI-2/7 ugovorne vlade utvrđuju razine sigurnosne zaštite i pružaju smjernice za zaštitu od nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom. Više razine sigurnosne zaštite označuju veću vjerojatnost nastupanja nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom. Čimbenici koje treba razmotriti u postavljanju primjerene razine sigurnosne zaštite uključuju:

- .1. stupanj vjerodostojnosti informacija o ugroženosti;
- .2. u kojoj su mjeri informacije o ugroženosti podržane;
- .3. u kojoj su mjeri informacije o ugroženosti određene i neposredne; i
- .4. potencijalne posljedice takve nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom.

- 4.2. Kada ugovorne vlade odlučuju o razini 3 sigurnosne zaštite, prema potrebi izdaju, brodovima i lukama na koje to može utjecati, primjerena uputstva i pružaju podatke u vezi sa sigurnosnom zaštitom.

- 4.3. Ugovorne vlade mogu na priznatu organizaciju za sigurnosnu zaštitu prenijeti neke od svojih dužnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom prema poglavlju XI-2 i ovom dijelu Pravilnika uz izuzeće:

- .1. određivanja primjenjive razine sigurnosne zaštite;
- .2. odobravanja ocjene sigurnosne zaštite luke i daljnjih izmjena odobrene ocjene;
- .3. određivanja luka od kojih će se zahtijevati imenovanje časnika sigurnosne zaštite luke;
- .4. odobravanja plana sigurnosne zaštite luke i daljnjih izmjena odobrenog plana;
- .5. izvršavanja mjera nadzora i usklađivanja sukladno pravilu XI-2/9; i
- .6. utvrđivanja zahtjeva u vezi s Deklaracijom o sigurnosnoj zaštiti.

- 4.4. Ugovorne vlade, u mjeri u kojoj to smatraju primjerenim, ispituju učinkovitost brodskog plana sigurnosne zaštite ili lučkih planova sigurnosne zaštite ili izmjena tih planova koje su odobrile ili, u slučaju brodova, planova koji su odobreni u njihovo ime.

5. DEKLARACIJA O SIGURNOSNOJ ZAŠTITI

- 5.1. Ugovorne vlade određuju kada se zahtijeva Deklaracija o sigurnosnoj zaštiti ocjenjujući rizik koji za osobe, imovinu ili okoliš predstavlja sučelje brod/luka ili aktivnosti brod-brod.

- 5.2. Brod može zatražiti ispunjavanje Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti kada:

- .1. brod djeluje na višoj razini sigurnosne zaštite od luke ili drugog broda s kojim je u doticaju;
- .2. postoji sporazum o Deklaraciji o sigurnosnoj zaštiti između ugovornih vlada koje pokrivaju neke međunarodne plovidbe ili određene brodove na tim plovidbama;
- .3. je došlo do ugrožavanja sigurnosne zaštite ili nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom u koju su uključeni brod ili luka, ovisno o tome što se primjenjuje;
- .4. se brod nalazi u luci za koju se ne zahtijeva da ima i provodi odobreni plan sigurnosne zaštite luke; ili
- .5. brod provodi aktivnosti brod-brod s drugim brodom od kojega se ne zahtijeva da ima i provodi odobren plan sigurnosne zaštite broda.

- 5.3. Zahtjeve za ispunjavanjem Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti, u skladu s ovim odjeljkom, priznaje odgovarajuća luka ili brod.
- 5.4. Deklaraciju o sigurnosnoj zaštiti ispunjava:
- .1. zapovjednik ili časnik sigurnosne zaštite broda u ime broda (brodova); i, ako je to primjereno,
 - .2. časnik sigurnosne zaštite luke, ili ako ugovorna vlada odredi drugačije, bilo koje drugo tijelo odgovorno za sigurnosnu zaštitu na kopnu u ime luke.
- 5.5. Deklaracija o sigurnosnoj zaštiti navodi uvjete sigurnosne zaštite koji se mogu podijeliti između luke i broda (ili između brodova) i navodi odgovornosti svakog sudionika.
- 5.6. Imajući u vidu odredbe pravila XI-2/9.2.3. ugovorne vlade navode minimalno razdoblje tijekom kojega luke čuvaju Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti luka smještenih unutar njihovog teritorija.
- 5.7. Imajući u vidu odredbe pravila XI-2/9.2.3. Uprave navode minimalno razdoblje tijekom kojega se čuvaju Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti brodova koji plove pod njihovom zastavom.
6. OBVEZE KOMPANIJE
- 6.1. Kompanija mora osigurati da plan sigurnosne zaštite broda sadrži jasnu izjavu koja ističe ovlaštenja zapovjednika. U planu sigurnosne zaštite broda kompanija određuje da zapovjednik ima prevladavajuće ovlasti i odgovornost donošenja odluka u vezi sa sigurnosti i sigurnosne zaštite broda te prema potrebi zahtijevanja pomoći od kompanije ili bilo koje ugovorne vlade.
- 6.2. Kompanija treba osigurati da časnik sigurnosne zaštite kompanije, zapovjednik i časnik sigurnosne zaštite broda imaju potrebnu podršku za ispunjavanje njihovih dužnosti i odgovornosti u skladu s poglavljem XI-2 i ovim dijelom Pravilnika.
7. SIGURNOSNA ZAŠTITA BRODA
- 7.1. Od broda se zahtijeva djelovanje prema razinama sigurnosne zaštite koje odrede ugovorne vlade kako je niže navedeno.
- 7.2. Na razini 1 sigurnosne zaštite se na svim brodovima putem primjerenih mjera provode sljedeće aktivnosti, uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika, kako bi se utvrdile i poduzele preventivne mjere protiv nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom:
- .1. osiguravanje provedbe svih brodskih dužnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .2. nadziranje pristupa brodu;
 - .3. nadziranje ukrcaja osoba i njihovih osobnih stvari;
 - .4. praćenje ograničenih područja kako bi se osigurao pristup samo ovlaštenim osobama;
 - .5. praćenje palubnih područja i područja koja okružuju brod;
 - .6. nadgledanje rukovanja teretom i brodskim zaliham; i
 - .7. osiguravanje da su sredstva komunikacije u vezi sa sigurnosnom zaštitom uvijek spremna i na raspolaganju.
- 7.3. Na razini 2 sigurnosne zaštite se dodatne zaštitne mjere, navedene u planu sigurnosne zaštite broda, provode za svaku aktivnost opisanu u odjeljku 7.2. uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
- 7.4. Na razini 3 sigurnosne zaštite se daljnje posebne zaštitne mjere, navedene u brodskom planu sigurnosne zaštite, provode za svaku aktivnost opisanu u odjeljku 7.2. uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
- 7.5. Uvijek kada uprava odredi razinu 2 ili 3 sigurnosne zaštite, brod potvrđuje primitak uputa o izmjeni razine sigurnosne zaštite.

- 7.6. Prije ulaska u luku ili za vrijeme dok je u luci na teritoriju ugovorne vlade koja je odredila razinu 2 ili 3 sigurnosne zaštite, brod potvrđuje primitak ovih uputa i lučkom časniku sigurnosne zaštite potvrđuje početak provedbe odgovarajućih mjera i postupaka kako je opisano u planu sigurnosne zaštite broda i u slučaju razine 3 sigurnosne zaštite u uputama izdanim od ugovorne vlade koja je odredila razinu 3 sigurnosne zaštite. Brod podnosi izvještaje o svim poteškoćama u provedbi. U takvim su slučajevima lučki časnici sigurnosne zaštite i brodski časnici sigurnosne zaštite u vezi i koordiniraju primjerene aktivnosti.
- 7.7. Ako uprava zahtijeva od broda da odredi višu razinu sigurnosne zaštite, ili brod već djeluje na razini sigurnosne zaštite koja je viša od razine sigurnosne zaštite određene za luku u koju namjerava uploviti ili u kojoj se već nalazi, tada brod bez odlaganja o toj situaciji obavještava odgovorno tijelo ugovorne vlade na čijem se teritoriju nalazi luka i lučkog časnika sigurnosne zaštite.
- 7.7.1. U takvim je slučajevima, brodski časnici sigurnosne zaštite u vezi s lučkim časnikom sigurnosne zaštite i prema potrebi koordinira primjerene aktivnosti.
- 7.8. Uprava koja, od brodova koji plove pod njezinom zastavom, zahtijeva uvođenje razine 2 ili 3 sigurnosne zaštite u luci druge ugovorne vlade obavještava tu ugovornu vladu bez odlaganja.
- 7.9. Kada ugovorne vlade odrede razine sigurnosne zaštite i osiguraju pružanje podataka o razini sigurnosne zaštite na brodovima koji djeluju u njihovom teritorijalnom moru, ili koji su izvijestili o namjeri ulaska u njihovo teritorijalno more, takvim se brodovima savjetuje održavanje stanja pripravnosti i trenutačno izvještavanje svojih uprava i svih obližnjih obalnih država o svim informacijama koje su im dostupne a mogle bi utjecati na pomorsku sigurnost tog područja.
- 7.9.1. Prilikom obavještavanja takvih brodova o razini sigurnosne zaštite koja se primjenjuje, ugovorna vlada, uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika, također izvještava brodove o svim mjerama sigurnosne zaštite koje bi trebalo poduzeti i, ako je primjereno, o mjerama koje je poduzela ugovorna vlada kako bi osigurala zaštitu od prijetnji.

8. OCJENA SIGURNOSNE ZAŠTITE BRODA

- 8.1. Ocjena sigurnosne zaštite broda je bitan i sastavni dio postupka izrade i ažuriranja plana sigurnosne zaštite broda.
- 8.2. Časnici sigurnosne zaštite kompanije treba osigurati da ocjenu sigurnosne zaštite broda provode osobe koje posjeduju primjerene vještine za procjenu sigurnosne zaštite broda u skladu s ovim odjeljkom uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
- 8.3. U skladu s odredbama odjeljka 9.2.1., ocjenu sigurnosne zaštite broda za određeni brod može provoditi priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu.
- 8.4. Ocjena sigurnosne zaštite broda uključuje pregled u vezi sa sigurnosnom zaštitom na licu mjesta i, najmanje, sljedeće elemente:
- .1. utvrđivanje postojećih mjera, postupaka i operacija sigurnosne zaštite;
 - .2. utvrđivanje i procjena ključnih brodskih djelatnosti koje je važno zaštititi;
 - .3. utvrđivanje mogućih prijetnji ključnim brodskim operacijama i vjerojatnost njihovog nastupanja radi utvrđivanja mjera sigurnosne zaštite i određivanja njihovog prioriteta; i
 - .4. utvrđivanje slabih točaka, uključujući ljudski faktor u infrastrukturi, politikama i postupcima.
- 8.5. Ocjenu sigurnosne zaštite broda dokumentira, pregledava, prihvata i čuva kompanija.

9. PLAN SIGURNOSNE ZAŠTITE BRODA

- 9.1. Na svakom se brodu mora nalaziti plan sigurnosne zaštite broda koji je odobrila uprava. Plan predviđa odredbe za tri razine sigurnosne zaštite kako je definirano u ovom dijelu Pravilnika.
- 9.1.1. U skladu s odredbama odjeljka 9.2.1., priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu može pripremiti brodski plan sigurnosne zaštite za određeni brod.
- 9.2. Pregledavanje i odobravanje planova sigurnosne zaštite broda, ili izmjene prethodno odobrenog plana uprava može povjeriti priznatim organizacijama za sigurnosnu zaštitu.
- 9.2.1. U takvim slučajevima priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu, koja za određeni brod pregledava i odobrava brodski plan sigurnosne zaštite ili njegove izmjene, ne sudjeluje u izradi ocjene sigurnosne zaštite broda niti plana sigurnosne zaštite broda niti njegovih izmjena koje pregledava.
- 9.3. Dostavljanje brodskog plana sigurnosne zaštite, ili izmjena prethodno odobrenog plana, prati ocjena sigurnosne zaštite na temelju koje je sastavljen plan ili njegove izmjene.
- 9.4. Takav se plan izrađuje, uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika, i mora biti napisan na radnom jeziku ili jezicima broda. Ako jezik ili jezici koji se upotrebljavaju nije engleski, francuski ili španjolski, treba uključiti prijevod na jedan od ovih jezika. U planu mora biti navedeno najmanje sljedeće:
- .1. mjere namijenjene sprečavanju unosa na brod oružja, opasnih tvari i uređaja za upotrebu protiv osoba, brodova ili luka čiji prijevoz brodom nije dozvoljen;
 - .2. utvrđivanje ograničenih područja i mjera za sprečavanje neovlaštenog pristupa do njih;
 - .3. mjere za sprečavanje neovlaštenog pristupa brodu;
 - .4. postupci za reagiranje na prijetnje u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili kršenjem sigurnosne zaštite, uključujući odredbe za održavanje kritičnih djelatnosti broda ili sučelja brod/luka;
 - .5. postupci za reagiranje na bilo koju uputu u vezi sa sigurnosnom zaštitom koju ugovorna vlada može dati na razini 3 sigurnosne zaštite;
 - .6. postupci za evakuaciju u slučaju prijetnji u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili kršenjem sigurnosne zaštite;
 - .7. dužnosti brodskog osoblja kojemu je dodijeljena odgovornost u vezi sa sigurnosnom zaštitom i drugim brodskim osobljem vezanim uz sigurnosnu zaštitu;
 - .8. postupci revizije aktivnosti sigurnosne zaštite;
 - .9. postupci za izobrazbu, vježbe i grupne vježbe koji su u vezi s planom;
 - .10. postupci za djelovanje u doticaju sa aktivnostima sigurnosne zaštite luke;
 - .11. postupci za redovito pregledavanje i ažuriranje plana;
 - .12. postupci za izvještavanje o nezgodama u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .13. određivanje brodskog časnika sigurnosne zaštite;
 - .14. određivanje časnika sigurnosne zaštite kompanije uključujući detaljne podatke za 24-satni kontakt;
 - .15. postupci za osiguravanje inspekcijskih pregleda, ispitivanja, baždarenja i održavanja bilo koje sigurnosne opreme koja se nalazi na brodu;
 - .16. učestalost ispitivanja ili baždarenja bilo koje sigurnosne opreme koja se nalazi na brodu;
 - .17. utvrđivanje mjesta na kojima se nalaze točke za aktiviranje brodskog sustava sigurnosnog uzbunjivanja; i
 - .18. postupci, uputstva i smjernice o upotrebi brodskog sustava sigurnosnog uzbunjivanja, uključujući ispitivanje, aktiviranje, deaktiviranje i poništavanje i ponovno uključivanje te ograničavanje broja lažnih uzbuna.
- 9.4.1. Osoblje koje provodi unutarnje revizije aktivnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom navedenom u planu ili procjenjuje njegovu provedbu ne smije biti povezano s aktivnostima nad kojima se provodi revizija, osim ako je to nepraktično zbog veličine i vrste kompanije ili broda.

- 9.5. Uprava određuje koje se promjene na odobrenom planu sigurnosne zaštite broda ili bilo kojoj sigurnosnoj opremi koja se navodi na odobrenom planu ne provode, osim ako uprava nije odobrila odgovarajuće izmjene plana. Sve takve promjene moraju biti učinkovite najmanje koliko i mjere propisane u poglavlju XI-2 i ovom dijelu Pravilnika.
- 9.5.1. Priroda izmjena plana sigurnosne zaštite broda ili sigurnosne opreme koju je uprava posebno odobrila sukladno odjeljku 9.5. mora se dokumentirati na način da takvo odobrenje bude jasno naznačeno. Odobrenje mora biti na raspolaganju na brodu i mora se predložiti zajedno s Međunarodnom svjedodžbom o sigurnosnoj zaštiti broda (ili privremenom Međunarodnom svjedodžbom o sigurnosnoj zaštiti broda). Ako su ove izmjene privremene, ta se dokumentacija više ne treba čuvati na brodu, jednom kad su izvorno odobrene mjere ili oprema ponovno u funkciji.
- 9.6. Plan se može čuvati u elektroničkom obliku. U tom ga slučaju treba zaštititi postupcima za sprečavanje njegovog neovlaštenog brisanja, uništenja ili izmjena.
- 9.7. Plan treba zaštititi od neovlaštenog pristupa ili razotkrivanja.
- 9.8. Planovi sigurnosne zaštite broda ne podliježu inspekcijskom pregledu časnika koji imaju propisno ovlaštenje od ugovorne vlade za provođenje mjera nadzora i usklađivanja u skladu s pravilom XI-2/9, osim u okolnostima navedenima u odjeljku 9.8.1.
- 9.8.1. Ako časnici koji imaju propisno ovlaštenje od ugovorne vlade iz opravdanih razloga sumnjaju da brod nije u skladu sa zahtjevima poglavlja XI-2 ili dijela A ovog Pravilnika, i ako je jedini način za provjeru ili uklanjanje neusklađenosti pregledavanje odgovarajućih zahtjeva brodskog plana sigurnosne zaštite, iznimno se dozvoljava ograničeni pristup do posebnih odjeljaka plana u vezi s kojima postoji neusklađenost, ali jedino uz pristanak ugovorne vlade broda ili zapovjednika dotičnog broda. Usprkos tome, odredbe plana koje se odnose na odjeljak 9.4. pododjeljke 2., 4., 5., 7., 15., 17. i 18. ovog dijela Pravilnika smatraju se povjerljivim podacima i ne podliježu inspekcijskom pregledu, osim ako se drugačije ne dogovori s dotičnom ugovornom vladom.
10. ZAPISI
- 10.1. Zapisi sljedećih aktivnosti navedenih u planu sigurnosne zaštite broda moraju se čuvati na brodu najmanje u razdoblju koje navodi uprava imajući u vidu odredbe pravila XI.2/9.2.3.:
- .1. izobrazba, vježbe i grupne vježbe;
 - .2. prijetnje i nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .3. kršenja sigurnosne zaštite;
 - .4. promjene u razini sigurnosne zaštite;
 - .5. obavijesti koje se odnose izravno na sigurnosnu zaštitu broda kao što su specifične prijetnje brodu ili luci u kojoj se brod nalazi ili je u njoj bio;
 - .6. unutarnje revizije i pregledi aktivnosti sigurnosne zaštite;
 - .7. redoviti pregledi ocjene sigurnosne zaštite broda;
 - .8. redoviti pregledi plana sigurnosne zaštite broda;
 - .9. provedba svih izmjena plana; i
 - .10. održavanje, baždarenje i ispitivanje cjelokupne sigurnosne opreme koja se na brodu nalazi uključujući ispitivanje sustava sigurnosne zaštite broda.
- 10.2. Zapisi se vode na radnom jeziku ili jezicima broda. Ako jezik ili jezici koji se koriste nisu engleski, francuski ili španjolski, treba uključiti prijevod na jedan od ovih jezika.
- 10.3. Zapisi se mogu čuvati u elektroničkom obliku. U tom se slučaju moraju zaštititi postupcima za sprečavanje njihovog neovlaštenog brisanja, uništenja ili izmjena.
- 10.4. Zapisi se zaštićuju od neovlaštenog pristupa ili razotkrivanja.

11. ČASNIK SIGURNOSNE ZAŠTITE KOMPANIJE

- 11.1. Kompanija mora imenovati časnika sigurnosne zaštite kompanije. Osoba koja je određena za časnika sigurnosne zaštite kompanije može djelovati kao časnik sigurnosne zaštite kompanije za jedan ili više brodova ovisno o broju ili vrsti brodova kojima kompanija upravlja, pod uvjetom da je jasno utvrđeno za koje je brodove ova osoba odgovorna. kompanija može, ovisno o broju ili vrsti brodova kojim upravlja, zadužiti više osoba kao časnike sigurnosne zaštite kompanije pod uvjetom da je jasno utvrđeno za koje je brodove svaka od tih osoba odgovorna.
- 11.2. Pored onih koje su navedene drugdje u ovome dijelu Pravilnika, dužnosti i odgovornosti časnika sigurnosne zaštite kompanije, među ostalim, uključuju:
- .1. izvještavanje o razini prijetnje s kojom se brod može susresti uz pomoć odgovarajuće ocjene sigurnosne zaštite i drugih odgovarajućih informacija;
 - .2. osiguravanje da se provode ocjene sigurnosne zaštite broda;
 - .3. osiguravanje izrade, podnošenja na odobrenje i zatim provedbe i održavanja plana sigurnosne zaštite broda;
 - .4. osiguravanje da se plan sigurnosne zaštite broda izmijeni, prema potrebi, kako bi se ispravili nedostaci i zadovoljili uvjeti u vezi sa sigurnosnom zaštitom pojedinog broda;
 - .5. dogovaranje unutarnjih revizija i pregleda aktivnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .6. dogovaranje početnih i slijedećih provjera broda od strane uprave ili priznate organizacije za sigurnosnu zaštitu;
 - .7. osiguravanje da se nedostaci i neusklađenosti utvrđeni za vrijeme unutarnjih revizija, redovitih pregleda, inspekcijskih pregleda u vezi sa sigurnosnom zaštitom i provjerom usklađenosti odmah prosljeđuju i rješavaju;
 - .8. podizanje svijesti o sigurnosnoj zaštiti i pripravnosti;
 - .9. osiguravanje odgovarajuće izobrazbe za osoblje odgovorno za sigurnosnu zaštitu broda;
 - .10. osiguravanje učinkovite komunikacije i suradnje između časnika sigurnosne zaštite broda i časnika sigurnosne zaštite odgovarajuće luke;
 - .11. osiguravanje usklađenosti između zahtjeva za sigurnosnu zaštitu i zahtjeva sigurnosti;
 - .12. osiguravanje da, ako se koriste planovi sigurnosne zaštite za brod-blizanac ili flotu, plan svakog broda točno odražava specifične podatke za svaki pojedini brod; i
 - .13. osiguravanje da se sva alternativna ili jednakovrijedna rješenja odobrena za pojedini brod ili skupinu brodova provode i održavaju.

12. ČASNIK SIGURNOSNE ZAŠTITE BRODA

- 12.1. Časnik sigurnosne zaštite broda imenuje se na svakom brodu.
- 12.2. Pored onih navedenih na drugim mjestima u ovome dijelu Pravilnika, dužnosti i odgovornosti časnika sigurnosne zaštite broda, među ostalim, uključuju:
- .1. poduzimanje redovitih inspekcijskih pregleda u vezi sa sigurnosnom zaštitom broda kako bi se osiguralo održavanje primjerenih mjera sigurnosne zaštite;
 - .2. održavanje i nadgledanje provedbe plana sigurnosne zaštite broda uključujući sve izmjene plana;
 - .3. usklađivanje sigurnosnih aspekata rukovanja teretom i brodskim zalihama s drugim brodskim osobljem i odgovarajućim časnicima sigurnosne zaštite luke;
 - .4. predlaganje promjena plana sigurnosne zaštite broda;
 - .5. izvještavanje časnika sigurnosne zaštite kompanije o svim nedostacima i neusklađenostima utvrđenima prilikom unutarnjih revizija, redovitih pregleda, inspekcijskih pregleda u vezi sa sigurnosnom zaštitom i provjeravanjem usklađenosti i provođenjem bilo kakvih popravni radnji;
 - .6. podizanje svijesti o sigurnosnoj zaštiti i pripravnosti na brodu;

- .7. osiguravanje odgovarajuće izobrazbe za brodsko osoblje, kako je primjereno;
- .8. izvještavanje o svim nezgodama u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
- .9. usklađivanje provedbe plana sigurnosne zaštite broda sa časnikom sigurnosne zaštite kompanije i odgovarajućim časnikom sigurnosne zaštite luke; i
- .10. osiguravanje da se sigurnosnom opremom, ako postoji, ispravno rukuje, da je ispitana, baždarena i održavana.

13 IZOBRAZBA, VJEŽBE I GRUPNE VJEŽBE U VEZI SA SIGURNOSNOM ZAŠTITOM BRODA

- 13.1. Časnik sigurnosne zaštite kompanije i odgovarajuće osoblje na kopnu moraju imati primjereno znanje i proći izobrazbu uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
- 13.2. Časnik sigurnosne zaštite broda mora imati primjereno znanje i proći izobrazbu uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
- 13.3. Brodsko osoblje koje ima posebne dužnosti i odgovornosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom mora poznavati svoje odgovornosti za sigurnosnu zaštitu broda kako je opisano u planu sigurnosne zaštite broda te imati dovoljno znanja i sposobnosti za provođenje dodijeljenih zadataka uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
- 13.4. Kako bi se osigurala učinkovita provedba plana sigurnosne zaštite broda, provode se vježbe u odgovarajućim vremenskim razmacima vodeći računa o vrsti broda, izmjenama brodskog osoblja, lukama koje treba posjetiti i drugim odgovarajućim okolnostima uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
- 13.5. Časnik sigurnosne zaštite kompanije treba osigurati učinkovitu koordinaciju i provedbu planova sigurnosne zaštite broda sudjelujući u vježbama u odgovarajućim vremenskim razmacima uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.

14 SIGURNOSNA ZAŠTITA LUKE

- 14.1. Luka mora djelovati u skladu sa razinama sigurnosne zaštite koje utvrdi ugovorna vlada unutar čijeg je teritorija smještena. Mjere i postupci sigurnosne zaštite primjenjuju se u luci tako da minimalno utječu ili uzrokuju kašnjenje putnika, broda, brodskog osoblja i posjetilaca, roba i usluga.
- 14.2. Na razini 1 sigurnosne zaštite, provode se sljedeće aktivnosti kroz primjerene mjere u svim lukama uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika, kako bi se utvrdile i poduzele preventivne mjere protiv nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom:
 - .1. osiguravanje provođenja svih dužnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom luke;
 - .2. nadziranje pristupa luci;
 - .3. nadgledanje luke, uključujući područje (područja) za sidrenje i vez;
 - .4. nadgledanje ograničenih područja kako bi se osigurao pristup samo ovlaštenim osobama;
 - .5. nadzor nad rukovanjem teretom;
 - .6. nadzor nad rukovanjem brodskim zalihama; i
 - .7. osiguravanje da su sredstva komunikacije u vezi sa sigurnosnom zaštitom uvijek spremna i na raspolaganju.
- 14.3. Na razini 2 sigurnosne zaštite, dodatne zaštitne mjere navedene u planu sigurnosne zaštite luke, provode se za svaku aktivnost navedenu u odjeljku 14.2. uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
- 14.4. Na razini 3 sigurnosne zaštite, daljnje posebne zaštitne mjere navedene u planu sigurnosne zaštite luke, provode se za svaku aktivnost opisanu u odjeljku 14.2. uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
 - 14.4.1. Dodatno, na razini 3 sigurnosne zaštite, luke moraju reagirati i provoditi sve upute vezane uz sigurnosnu zaštitu koje odredi ugovorna vlada na čijem se teritoriju nalazi luka.

- 14.5. Kada je časnik sigurnosne zaštite luke obaviješten da brod ima teškoća u ispunjavanju uvjeta poglavlja XI-2 ili ovog dijela, ili u provođenju odgovarajućih mjera i postupaka opisanih u planu sigurnosne zaštite broda, i u slučaju razine 3 sigurnosne zaštite s poštivanjem bilo kojih uputa u vezi sa sigurnosnom zaštitom koje dodijeli ugovorna vlada na čijem se teritoriju nalazi luka, časnik sigurnosne zaštite luke i časnik sigurnosne zaštite broda moraju biti u vezi i koordinirati primjerene aktivnosti.
- 14.6. Kada je časnik sigurnosne zaštite luke obaviješten da brod djeluje na razini sigurnosne zaštite koja je viša od razine sigurnosne zaštite luke, časnik sigurnosne zaštite luke o tome izvještava odgovorno tijelo i povezuje se s časnikom sigurnosne zaštite broda i, ako je potrebno, koordinira primjerene aktivnosti.
15. OCJENA SIGURNOSNE ZAŠTITE LUKE
- 15.1. Ocjena sigurnosne zaštite luke je bitni i sastavni dio postupka izrade i ažuriranja plana sigurnosne zaštite luke.
- 15.2. Ocjenu sigurnosne zaštite luke provodi ugovorna vlada na čijem se teritoriju luka nalazi. Ugovorna vlada može ovlastiti priznatu organizaciju za sigurnosnu zaštitu za provođenje ocjene sigurnosne zaštite luke za specifičnu luku smještenu unutar njezinog teritorija.
- 15.2.1. Kada priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu provodi ocjenu sigurnosne zaštite luke, ugovorna vlada na čijem se teritoriju luka nalazi pregledava i odobrava ocjenu sigurnosne zaštite s obzirom na usklađenost s ovim odjeljkom.
- 15.3. Osobe koje provode ocjenu moraju posjedovati odgovarajuće vještine za procjenu sigurnosne zaštite luke u skladu s ovim odjeljkom uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
- 15.4. Ocjene sigurnosne zaštite luke redovito se pregledavaju i ažuriraju uzimajući u obzir promjenjivost prijetnji i/ili manje izmjene u luci te se moraju uvijek kada se u luci dogode značajne promjene, pregledati i ažurirati.
- 15.5. Ocjena sigurnosne zaštite luke uključuje, najmanje, sljedeće elemente:
- .1. utvrđivanje i procjena važne imovine i infrastrukture koju je potrebno štititi;
 - .2. utvrđivanje mogućih prijetnji za imovinu i infrastrukturu te vjerojatnosti njihovog ostvarivanja kako bi se odredile mjere sigurnosne zaštite i njihov prioritet;
 - .3. utvrđivanje, odabir i razvrstavanje prema prioritetu protumjera i izmjena postupaka te razine njihove učinkovitosti u odstranjivanju slabosti; i
 - .4. utvrđivanje slabih točaka uključujući ljudski faktor u infrastrukturi, politikama i postupcima.
- 15.6. Ugovorna vlada može dozvoliti da ocjena sigurnosne zaštite luke obuhvati više od jedne luke ako su operater, mjesto, djelatnost, oprema i projekt ovih luka slični. Svaka ugovorna vlada koja dozvoli takvo rješenje mora o njegovim pojedinostima obavijestiti organizaciju.
- 15.7. Po završetku ocjene sigurnosne zaštite luke treba izraditi izvještaj koji se sastoji od sažetka provođenja ocjene, opisa svih slabosti koje su ustanovljene tijekom ocjene i opisa protumjera koje bi se mogle koristiti za rješavanje svake od tih slabih točaka. Izvještaj treba zaštititi od neovlaštenog pristupa ili razotkrivanja.

16. PLAN SIGURNOSNE ZAŠTITE LUKE

- 16.1. Za svaku luku treba, na osnovu ocjene sigurnosne zaštite luke, sastaviti i održavati plan sigurnosne zaštite luke primjeren za sučelje brod/luka. Plan treba sadržavati odredbe za tri razine sigurnosne zaštite kako je definirano u ovom dijelu Pravilnika.
- 16.1.1. Sukladno odredbama odjeljka 16.2., priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu može za određenu luku izraditi plan sigurnosne zaštite luke.
- 16.2. Plan sigurnosne zaštite luke odobrava ugovorna vlada na čijem se teritoriju nalazi luka.
- 16.3. Takav se plan izrađuje uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika i mora biti pisan na radnom jeziku luke. U planu se mora navesti najmanje sljedeće:
- .1. mjere namijenjene sprečavanju unosa u luku, ili na brod, oružja ili bilo kojih drugih opasnih tvari i uređaja za upotrebu protiv osoba, brodova ili luka čiji prijevoz brodom nije dozvoljen;
 - .2. mjere namijenjene sprečavanju neovlaštenog pristupa luci, brodovima vezanim u luci, i ograničenim područjima luke;
 - .3. postupci za reagiranje na prijetnje u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili kršenjem sigurnosne zaštite, uključujući odredbe za održavanje kritičnih operacija luke ili sučelja brod/luka;
 - .4. postupci za reagiranje na svaku uputu u vezi sa sigurnosnom zaštitom koju na razini 3 sigurnosne zaštite može dodijeliti ugovorna vlada na čijem se teritoriju nalazi luka;
 - .5. postupci evakuacije u slučaju prijetnji u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili kršenjem sigurnosne zaštite;
 - .6. dužnosti osoblja luke kojem su dodijeljene odgovornosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom i drugog osoblja luke o pitanjima u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .7. postupci za djelovanje zajedno s aktivnostima u vezi sa sigurnosnom zaštitom broda;
 - .8. postupci za redoviti pregled plana i ažuriranje;
 - .9. postupci za izvještavanje o nezgodama u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .10. određivanje časnika sigurnosne zaštite luke uključujući pojedinosti za 24-satni kontakt;
 - .11. mjere osiguravanja sigurnosne zaštite informacija navedenih u planu;
 - .12. mjere namijenjene osiguravanju učinkovite sigurnosne zaštite tereta i opreme za rukovanje teretom u luci;
 - .13. postupci za reviziju plana sigurnosne zaštite luke;
 - .14. postupci za reagiranje u slučaju aktiviranja brodske sustava sigurnosnog uzbunjivanja u luci; i
 - .15. postupci koji omogućavaju pristup na kopno brodske osoblje ili izmjene osoblja kao i pristup posjetioca brodu uključujući predstavnike organizacija skrbi za pomorce i organizacija rada.
- 16.4. Osoblje koje provodi unutarnje revizije aktivnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom navedenom u planu ili procjenjuje njegovu provedbu ne smije biti povezano s aktivnostima nad kojima se provodi revizija osim ako je to neopravdano zbog veličine i prirode luke.
- 16.5. Plan sigurnosne zaštite luke može se združiti, ili biti dio plana sigurnosne zaštite luke ili bilo kojeg drugog lučkog plana ili planova za djelovanje u nužnosti.
- 16.6. Ugovorna vlada na čijem se teritoriju nalazi luka određuje koje se izmjene plana sigurnosne zaštite luke ne trebaju provoditi ako nije odobrila odgovarajuće izmjene plana.
- 16.7. Plan se može čuvati u elektroničkom obliku. U tom ga slučaju treba zaštititi postupcima za sprečavanje njegovog neovlaštenog brisanja, uništenja ili izmjena.

- 16.8. Plan treba zaštititi od neovlaštenog pristupa ili razotkrivanja.
- 16.9. Ugovorne vlade mogu dozvoliti da plan sigurnosne zaštite luke obuhvati više od jedne luke, ako su operater, mjesto, djelatnost, oprema i projekt ovih luka slični. Svaka ugovorna vlada koja dozvoli ovakvo alternativno rješenje mora o njegovim pojedinostima obavijestiti organizaciju.
17. ČASNIK SIGURNOSNE ZAŠTITE LUKE
- 17.1. Za svaku luku treba imenovati časnika sigurnosne zaštite luke. Ista se osoba može imenovati za časnika sigurnosne zaštite za jednu ili više luka.
- 17.2. Pored onih koje su navedene drugdje u ovom dijelu Pravilnika, dužnosti i odgovornosti časnika sigurnosne zaštite luke, među ostalim, uključuju:
- .1. provođenje početnog, sveobuhvatnog sigurnosnog nadzora luke, uzimajući u obzir odgovarajuću ocjenu sigurnosne zaštite luke;
 - .2. osiguravanje izrade i održavanja plana sigurnosne zaštite luke;
 - .3. provođenje i izvršavanje plana sigurnosne zaštite luke;
 - .4. poduzimanje redovitih inspekcijskih pregleda luke u vezi sa sigurnosnom zaštitom kako bi se osiguralo održavanje odgovarajućih mjera sigurnosne zaštite;
 - .5. preporuka i, prema potrebi, uključivanje izmjena plana sigurnosne zaštite luke kako bi se ispravili nedostaci i ažurirao plan uzimajući u obzir odgovarajuće izmjene u luci;
 - .6. podizanje svijesti o sigurnosnoj zaštiti i pripravnosti osoblja luke;
 - .7. osiguravanje odgovarajuće izobrazbe za osoblje koje je odgovorno za sigurnosnu zaštitu luke;
 - .8. izvještavanje odgovarajućih tijela i vođenje zapisa o događajima koji ugrožavaju sigurnosnu zaštitu luke;
 - .9. usklađivanje provedbe plana sigurnosne zaštite luke s odgovarajućim časnikom (časnicima) sigurnosne zaštite kompanije i broda;
 - .10. usklađivanje sa službama sigurnosne zaštite, prema potrebi;
 - .11. osiguravanje da su ispunjeni standardi za osoblje koje je odgovorno za sigurnosnu zaštitu luke;
 - .12. osiguravanje da sigurnosna oprema, ako postoji, ispravno radi, da je ispitana, baždarena i da se održava, i
 - .13. pomaganje časnicima sigurnosne zaštite broda u potvrđivanju identiteta osoba koje se žele ukrcati na brod, kada se to zahtijeva.
- 17.3. Časniku sigurnosne zaštite luke treba pružiti potrebnu podršku za ispunjavanje dužnosti i odgovornosti koje nalaže poglavlje XI-2 i ovaj dio Pravilnika.
18. IZOBRAZBA, VJEŽBE I GRUPNE VJEŽBE U VEZI SA SIGURNOSNOM ZAŠTITOM LUKE
- 18.1. Časnik sigurnosne zaštite luke i odgovarajuće osoblje sigurnosne zaštite luke moraju imati primjereno znanje i proći izobrazbu uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.
- 18.2. Osoblje luke koje ima specifične dužnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom mora poznavati svoje dužnosti i odgovornosti za sigurnosnu zaštitu luke kako je opisano u planu sigurnosne zaštite luke te imati dovoljno znanja i sposobnosti za provođenje dužnosti koje su im dodijeljene uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.

18.3. Kako bi se osigurala učinkovita provedba plana sigurnosne zaštite luke, treba u odgovarajućim vremenskim razmacima provoditi vježbe uzimajući u obzir vrste lučkih djelatnosti, izmjene lučkog osoblja, vrstu brodova koji koriste luku i druge odgovarajuće okolnosti uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.

18.4. Časnik sigurnosne zaštite luke osigurava učinkovitu koordinaciju i provedbu plana sigurnosne zaštite luke sudjelujući u grupnim vježbama u primjerenim vremenskim razmacima uzimajući u obzir smjernice dane u dijelu B ovog Pravilnika.

19. PROVJERA I IZDAVANJE SVJEDODŽBI ZA BRODOVE

19.1. Provjere

19.1.1. Svaki brod na koji se primjenjuje ovaj dio Pravilnika podliježe niže navedenim provjerama:

.1. početna provjera prije no što brod krene u službu ili prije no što se po prvi puta izda svjedodžba koja se zahtijeva prema odjeljku 19.2., koja uključuje cjelokupnu provjeru sustava sigurnosne zaštite broda i pridružene sigurnosne opreme koji su obuhvaćeni odgovarajućim odredbama poglavlja XI-2 ovog dijela Pravilnika i odobrenim planom sigurnosne zaštite broda. Ova provjera treba osigurati da sustav sigurnosne zaštite broda i sva pridružena sigurnosna oprema broda u cijelosti odgovaraju primjenjivim zahtjevima poglavlja XI-2 i ovog dijela Pravilnika, da su u zadovoljavajućem stanju i spremni za službu kojoj je brod namijenjen;

.2. obnovljena provjera u vremenskim razmacima koje odredi uprava, ali koji nisu dulji od pet godina, osim kada se primjenjuje odjeljak 19.3. Ova provjera treba osigurati da sustav sigurnosne zaštite i sva pridružena sigurnosna oprema broda u cijelosti odgovaraju primjenjivim zahtjevima poglavlja XI-2 ovog dijela Pravilnika i odobrenog plana sigurnosne zaštite broda, da su u zadovoljavajućem stanju i spremni za službu kojoj je brod namijenjen;

.3. najmanje jedna međuprovjera. Ako se provodi samo jedna međuprovjera, ona mora biti između druge i treće obljetnice izdavanja svjedodžbe kako je definirano pravilom 1/2(n). Međuprovjera treba uključiti inspekcijski pregled sustava sigurnosne zaštite i sve pridružene sigurnosne opreme broda kako bi se osiguralo da su i dalje zadovoljavajući za službu kojoj je brod namijenjen. Takva se međuprovjera ovjerava na svjedodžbi;

.4. sve dodatne provjere koje odredi uprava.

19.1.2. Provjere brodova provode časnici uprave. Međutim, uprava može provođenje provjera povjeriti priznatoj organizaciji za sigurnosnu zaštitu navedenoj u pravilu XI-2/1.

19.1.3. U svakom slučaju, dotična uprava mora u potpunosti jamčiti cjelovitost i učinkovitost provjera i mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi se ova obveza ispunila.

19.1.4. Sustav sigurnosne zaštite broda i sva pridružena sigurnosna oprema broda moraju nakon provjere zadržati usklađenost s odredbama pravila XI-2/4.2 i XI-2/6 ovog Pravilnika i odobrenog plana sigurnosne zaštite broda. Nakon što je bilo koja provjera u skladu s odjeljkom 19.1.1. dovršena, ne smije više biti izmjena sustava sigurnosne zaštite niti bilo koje pridružene sigurnosne opreme ili odobrenog plana sigurnosne zaštite bez dozvole uprave.

19.2. Izdavanje ili ovjeravanje svjedodžbe

19.2.1. Međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda izdaje se nakon početne ili obnovljene provjere u skladu s odredbama odjeljka 19.1.

19.2.2. Takvu svjedodžbu izdaje ili ovjerava uprava ili priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu koja djeluje u ime uprave.

19.2.3. Druga ugovorna vlada može, na zahtjev uprave, pokrenuti provjeravanje broda i ako se uvjeri da su odredbe odjeljka 19.1.1. zadovoljene izdaje ili ovlašćuje izdavanje Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda i, kada je primjereno, ovjerava ili ovlašćuje ovjeravanje svjedodžbe na brodu u skladu s ovim Pravilnikom.

19.2.3.1. Kopija svjedodžbe i kopija izvještaja o provjeri proslijeđuju se, što je ranije moguće, upravi koja to zahtijeva.

19.2.3.2. Svjedodžba koja je izdana na takav način sadrži izjavu o tome da je bila izdana na zahtjev uprave i da ima istu snagu i jednako je priznata kao i svjedodžba izdana u skladu s odjeljkom 19.2.2.

19.2.4. Međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda sastavlja se u obliku koji odgovara primjeru danom u prilogu ovom Pravilniku. Ako jezik koji se koristi nije engleski, francuski ili španjolski, tekst treba sadržavati prijevod na jedan od ovih jezika.

19.3. Trajanje i valjanost svjedodžbe

19.3.1. Međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda izdaje se za razdoblje koje odredi uprava i koje ne prelazi pet godina.

19.3.2. Kada je obnovljena provjera provedena u roku od tri mjeseca prije datuma prestanka važenja postojeće svjedodžbe, nova će svjedodžba važiti od datuma dovršetka obnovljene provjere do najviše pet godina od datuma prestanka važenja postojeće svjedodžbe.

19.3.2.1. Kada je obnovljena provjera provedena nakon datuma prestanka važenja postojeće svjedodžbe, nova će svjedodžba važiti od datuma dovršetka obnovljene provjere do najviše pet godina od datuma prestanka važenja postojeće svjedodžbe.

19.3.2.2. Kada je obnovljena provjera dovršena više od tri mjeseca prije datuma prestanka važenja postojeće svjedodžbe, nova će svjedodžba važiti od datuma dovršetka obnovljene provjere do najviše pet godina od datuma dovršetka obnovljene provjere.

19.3.3. Ako je svjedodžba izdana za razdoblje kraće od pet godina, uprava može produljiti valjanost svjedodžbe nakon datuma prestanka njezinog važenja najviše do vremenskog razdoblja navedenog u odjeljku 19.3.1. pod uvjetom da se provode provjere navedene u odjeljku 19.1.1. koje se primjenjuju kada se svjedodžba izdaje za razdoblje od pet godina, kako je primjereno.

19.3.4. Ako je provedena obnovljena provjera, a nova se svjedodžba ne može izdati ili dostaviti na brod prije datuma prestanka važenja postojeće svjedodžbe, uprava ili priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu koja djeluje u ime uprave može ovjeriti postojeću svjedodžbu te se takva svjedodžba prihvaća kao valjana za iduće razdoblje koje nije dulje od pet mjeseci od datuma prestanka važenja.

19.3.5. Ako u vrijeme kada svjedodžba prestaje važiti brod nije u luci u kojoj se radi provjera, uprava može produljiti razdoblje valjanosti svjedodžbe, ali se to produljenje dodjeljuje samo kako bi se brodu dozvolilo da dovrši plovidbu do luke u kojoj će se obaviti provjera i to samo u slučajevima kada se to čini ispravno i razumno. Ni jedna se svjedodžba ne produljuje za razdoblje dulje od tri mjeseca, a brod kojem se dodijeli takvo produljenje, nakon uplovljavanja u luku u kojoj će se obaviti provjera neće na temelju takvog produžetka moći napustiti luku bez nove svjedodžbe. Kada je obnovljena provjera dovršena, nova će svjedodžba važiti do datuma koji ne prelazi pet godina od datuma prestanka važenja postojeće svjedodžbe prije no što je dodijeljeno produljenje.

19.3.6. Svjedodžbu izdanu za brod koji obavlja kratke plovidbe, koja nije produljena prema prije spomenutim odredbama ovog odjeljka, uprava može produljiti za dodatno razdoblje od najviše mjesec dana od datuma prestanka važenja koji je na njoj naveden. Kada je obnovljena provjera dovršena, nova svjedodžba mora važiti do datuma koji ne prelazi pet godina od datuma prestanka važenja postojeće svjedodžbe prije no što je dodijeljeno produženje.

19.3.7. Ako je međuprovjera provedena prije razdoblja navedenog u odjeljku 19.1.1., tada se:

- .1. datum prestanka važenja prikazan na svjedodžbi ovjerava i mijenja u datum koji iznosi najviše tri godine nakon datuma međuprovjere;
- .2. datum prestanka važenja može ostati neizmijenjen pod uvjetom da se jedna ili više dodatnih provjera provedu tako da maksimalna razdoblja između provjera ne budu dulja od onih propisanih u odjeljku 19.1.1.

19.3.8. Svjedodžba koja se izdaje u skladu s odjeljkom 19.2. prestaje važiti u bilo kojem od sljedećih slučajeva:

- .1. ako odgovarajuće provjere nisu provedene u razdobljima navedenim u odjeljku 19.1.1.;
- .2. ako Svjedodžba nije ovjerena u skladu s odjeljkom 19.1.1.3. i 19.3.7.1., ako je primjenjivo;
- .3. kada kompanija preuzima odgovornost za upravljanje brodom kojim nije prethodno upravljala; i
- .4. nakon prelaska broda na zastavu druge države.

19.3.9. U slučaju:

- .1. prelaska broda pod zastavu druge ugovorne vlade, ugovorna vlada pod čijom je zastavom brod prethodno plovio će, čim je ranije moguće, prenijeti novoj upravi kopije ili sve podatke koji se na nju odnose, Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda koju je brod posjedovao prije prelaska te kopije raspoloživih izvještaja o provjerama; ili
- .2. da kompanija preuzme odgovornost za rad broda kojim nije prethodno upravljala, prethodna kompanija će, što je ranije moguće, proslijediti novoj kompaniji kopije svih informacija koje se odnose na Međunarodnu svjedodžbu o sigurnosnoj zaštiti broda ili koje su potrebne za provjere opisane u odjeljku 19.4.2.

19.4. **Privremeno izdavanje svjedodžbi**

19.4.1. Svjedodžbe navedene u odjeljku 19.2. izdaju se samo kada je uprava koja izdaje svjedodžbu u potpunosti uvjerena da brod zadovoljava zahtjeve odjeljka 19.1. Međutim, nakon 1. srpnja 2004., za potrebe:

- .1. broda bez svjedodžbe, u trenutku primopredaje ili prije njegovog kretanja ili ponovnog kretanja u službu;
- .2. prelaska broda sa zastave ugovorne vlade pod zastavu druge ugovorne vlade;
- .3. prelaska broda pod zastavu ugovorne vlade od države koja nije ugovorna vlada; ili
- .4. kompanije koja preuzme odgovornost za upravljanje brodom kojim nije prethodno upravljala,

sve dok se ne izda svjedodžba navedena u odjeljku 19.2., uprava može odrediti izdavanje privremene Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda u obliku koji odgovara primjeru iz priloga ovom dijelu Pravilnika.

19.4.2. Privremena Međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda izdaje se samo kada uprava ili priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu u ime uprave utvrdi da:

- .1. je ocjena sigurnosne zaštite broda koju zahtijeva ovaj dio Pravilnika provedena;
- .2. se kopija plana sigurnosne zaštite broda koji ispunjava zahtjeve poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika nalazi na brodu, da je dostavljena na pregled i odobrenje i provodi se na brodu;
- .3. se na brodu nalazi brodski sustav sigurnosnog uzbunjivanja koji ispunjava zahtjeve pravila XI-2/6, ako se zahtijeva;
- .4. je časnik sigurnosne zaštite kompanije:
 - .1. osigurao:
 - .1. pregled plana sigurnosne zaštite broda radi utvrđivanja usklađenosti s ovim dijelom Pravilnika;
 - .2. dostavljanje plana na odobrenje; i
 - .3. da se plan provodi na brodu; i
 - .2. uspostavio potrebna rješenja, uključujući vježbe, grupne vježbe i unutarnje revizije kroz koje će se časnik sigurnosne zaštite kompanije uvjeriti da će brod uspješno obaviti provjeru koja se zahtijeva u skladu s odjeljkom 19.1.1.1. u roku od šest mjeseci;
- .5. su obavljene pripreme za provođenje provjera koje se zahtijevaju u skladu s odjeljkom 19.1.1.1.;
- .6. su zapovjednik, časnik sigurnosne zaštite broda i drugo brodsko osoblje sa specifičnim zaduženjima u vezi sa sigurnosnom zaštitom upoznati s njihovim dužnostima i odgovornostima kako je navedeno u ovome dijelu Pravilnika; s odgovarajućim odredbama plana sigurnosne zaštite broda koji se nalazi na brodu; te da su im takvi podaci dostavljeni na radnom jeziku broskog osoblja ili jezicima koji su im razumljivi; i
- .7. časnik sigurnosne zaštite broda ispunjava zahtjeve ovog dijela Pravilnika.

19.4.3. Uprava ili priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu koja je ovlaštena da djeluje u njezino ime može izdati privremenu Međunarodnu svjedodžbu o sigurnosnoj zaštiti broda.

19.4.4. Privremena Međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda važi za razdoblje od šest mjeseci ili dok se ne izda svjedodžba koja se zahtijeva u skladu s odjeljkom 19.2., ovisno o tome što nastupi ranije, i ne može se produljiti.

- 19.4.5. Ni jedna ugovorna vlada ne smije dozvoliti naknadno izdavanje privremene Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda ako je, prema procjeni uprave ili priznate organizacije za sigurnosnu zaštitu, jedan od razloga zbog kojeg brod ili kompanija zahtijeva takvu svjedodžbu izbjegavanje pune usklađenosti s poglavljem XI-2 i ovim dijelom Pravilnika nakon razdoblja valjanosti početne privremene svjedodžbe kako se navodi u odjeljku 19.4.4..
- 19.4.6. Za potrebe pravila XI-2/9 ugovorne se vlade mogu, prije prihvatanja privremene Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda kao valjane svjedodžbe, uvjeriti da su zahtjevi odjeljaka 19.4.2.4. do 19.4.2.6. ispunjeni.
-

Dodatak Dijelu A

Dodatak I.

Obrazac Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda

MEĐUNARODNA SVJEDODŽBA O SIGURNOSNOJ ZAŠTITI BRODA

(Službeni pečat)

(Država)

Broj svjedodžbe

Izdana prema odredbama

MEĐUNARODNOG PRAVILNIKA O SIGURNOSNOJ ZAŠTITI BRODOVA I LUČKIH PROSTORA

(ISPS PRAVILNIK)

Prema ovlaštenju Vlade

(ime države)

od strane

(ovlaštena osoba (osobe) ili organizacija)

Ime broda:

Identifikacijski brojevi ili slova:

Luka pripadnosti:

Vrsta broda:

Bruto tonaža:

IMO broj:

Naziv i adresa kompanije:

OVIME SE POTVRĐUJE:

1. da su sustav sigurnosne zaštite i sva pridružena sigurnosna oprema broda provjereni u skladu s odjeljkom 19.1. dijela A ISPS Pravilnika;
2. da je provjera pokazala da su sustav sigurnosne zaštite i sva pridružena sigurnosna oprema broda u svakom pogledu zadovoljavajući i da brod ispunjava primjenjive uvjete poglavlja XI-2 Konvencije i dijela A ISPS Pravilnika;
3. da se na brodu nalazi odobreni plan sigurnosne zaštite broda.

Datum početne/obnovljene provjere na kojoj se zasniva ova svjedodžba

Ova svjedodžba važi do

ovisno o provjerama u skladu s odjeljkom 19.1.1. dijela A ISPS Pravilnika.

Izdano u

(mjesto izdavanja svjedodžbe)

Datum izdavanja

(potpis propisno ovlaštenog službenika koji izdaje svjedodžbu)

(pečat ili žig tijela koje izdaje svjedodžbu, ovisno o tome što je prikladno)

OVJERA MEĐUPROVJERE

OVIME SE POTVRĐUJE da je međuprovjera koja se zahtijeva prema uvjetima iz odjeljka 19.1.1. dijela A ISPS Pravilnika pokazala da brod zadovoljava odgovarajuće odredbe poglavlja XI-2 Konvencije i dijela A ISPS Pravilnika.

Međuprovjera

Potpis:
(Potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

(pečat ili žig tijela, ovisno o tome što je prikladno)

OVJERA DODATNIH MEĐUPROVJERA

Dodatna provjera

Potpis:
(Potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

(pečat ili žig tijela, ovisno o tome što je prikladno)

Dodatna provjera

Potpis:
(Potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

(pečat ili žig tijela, ovisno o tome što je prikladno)

Dodatna provjera

Potpis
(Potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

(pečat ili žig tijela, ovisno o tome što je prikladno)

DODATNA PROVJERA U SKLADU S ODJELJKOM A/19.3.7.2. ISPS PRAVILNIKA

OVIME SE POTVRĐUJE da je dodatna međuprovjera koja se zahtijeva prema odjeljku 19.3.7.2. dijela A ISPS Pravilnika pokazala da brod zadovoljava odgovarajuće odredbe poglavlja XI-2 Konvencije i dijela A ISPS Pravilnika.

Potpis:
(Potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

(pečat ili žig tijela, ovisno o tome što je prikladno)

OVJERA PRODULJENJA SVJEDODŽBE AKO VAŽI MANJE OD 5 GODINA KADA SE PRIMJENJUJE ODJELJAK A/19.3.3. ISPS PRAVILNIKA

Brod zadovoljava odgovarajuće odredbe dijela A ISPS Pravilnika, i svjedodžba se, u skladu s odjeljkom 19.3.3. dijela A ISPS Pravilnika, prihvaća kao važeća sve do

Potpis:
(Potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

(pečat ili žig tijela, ovisno o tome što je prikladno)

OVJERA KADA JE PROVEDENA OBNOVLJENA PROVJERA I PRIMJENJUJE SE ODJELJAK A/19.3.4. ISPS PRAVILNIKA

Brod zadovoljava odgovarajuće odredbe dijela A ISPS Pravilnika, i svjedodžba se, u skladu s odjeljkom 19.3.4. dijela A ISPS Pravilnika, prihvaća kao važeća sve do

Potpis:
(Potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

(pečat ili žig tijela, ovisno o tome što je prikladno)

OVJERA RADI PRODULJENJA VALJANOSTI SVJEDODŽBE SVE DO DOLASKA U LUKU PROVJERE KADA SE PRIMJENJUJE ODJELJAK A/19.3.5. ISPS PRAVILNIKA ILI ZA DODATNO RAZDOBLJE KADA SE PRIMJENJUJE ODJELJAK A/19.3.6. ISPS PRAVILNIKA

Ova se svjedodžba, u skladu s odjeljkom 19.3.5./19.3.6. (*) dijela A ISPS Pravilnika, prihvaća kao važeća sve do

Potpis:

(Potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

(pečat ili žig tijela, ovisno o tome što je prikladno)

OVJERA PRODULJENJA DATUMA PRESTANKA VAŽENJA KADA SE PRIMJENJUJE ODJELJAK A/19.3.7.1. ISPS PRAVILNIKA

U skladu s odjeljkom 19.3.7.1. dijela A ISPS Pravilnika, novi datum prestanka važenja je (**):

Potpis:

(Potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

(pečat ili žig tijela, ovisno o tome što je prikladno)

(*) Brisati prema potrebi.

(**) U slučaju popunjavanja ovog dijela svjedodžbe, datum prestanka važenja prikazan na prednjoj strani svjedodžbe se također mijenja prema potrebi.

Dodatak 2.

Obrazac privremene Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda
PRIVREMENA MEĐUNARODNA SVJEDODŽBA O SIGURNOSNOJ ZAŠTITI BRODA

(Službeni pečat)

(pečat)

Svjedodžba br.

Izdano prema odredbama
 MEĐUNARODNOG PRAVILNIKA O SIGURNOSNOJ ZAŠTITI BRODOVA I LUČKIH PROSTORA
 (ISPS PRAVILNIK)

Prema ovlaštenju Vlade
 (ime države)

od strane
 (ovlaštene osobe (osoba) ili organizacije)

Ime broda:

Identifikacijski brojevi ili slova:

Luka pripadnosti:

Vrsta broda:

Bruto tonaža:

IMO broj:

Naziv i adresa kompanije:

Je li ovo ponovna, sljedeća u nizu privremena svjedodžba? Da/Ne (*)

Ako je odgovor Da, datum izdavanja početne privremene svjedodžbe

OVIME SE POTVRĐUJE da su zahtjevi odjeljka A/19.4.2. ISPS Pravilnika ispunjeni.

Svjedodžba se izdaje sukladno odjeljku A/19.4 ISPS Pravilnika.

Ova svjedodžba važi do

Izdano u
 (mjesto izdavanja svjedodžbe)

Datum izdavanja

.....
 (potpis propisno ovlaštenog službenika koji izdaje svjedodžbu)

.....
 (pečat ili žig tijela koje izdaje svjedodžbu, ovisno o tome što je prikladno)

(*) Brisati prema potrebi

PRILOG III.

„DIO B

SMJERNICE U VEZI S ODREDBAMA POGLAVLJA XI-2 PRILOGA MEĐUNARODNOJ KONVENCIJI O ZAŠTITI LJUDSKOG ŽIVOTA NA MORU, 1974. KAKO JE IZMIJENJENA TE DIJELA A OVOG PRAVILNIKA

1. UVOD

Općenito

- 1.1. Preambula ovog Pravilnika ukazuje da poglavlje XI-2 i dio A ovog Pravilnika uspostavljaju novi međunarodni okvir mjera za jačanje pomorske sigurnosti kojima brodovi i luke mogu surađivati na otkrivanju i uklanjanju aktivnosti koje ugrožavaju sigurnosnu zaštitu u sektoru pomorskog prometa.
- 1.2. Ovaj uvod u sažetom obliku ističe postupke predviđene u vezi s utvrđivanjem i provedbom mjera i rješenja potrebnih za postizanje i održavanje usklađenosti s odredbama poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika te utvrđuje glavne elemente za koje postoje smjernice. Smjernice su dane u stavcima 2. do 19. U uvodu su također dana bitna razmatranja koja bi trebalo uzeti u obzir pri odlučivanju o primjeni smjernica koje se odnose na brodove i luke.
- 1.3. Ako je interes čitatelja usmjeren samo na brod, važna je preporuka da se ovaj dio Pravilnika ipak čita kao cjelina posebno stavci koji se odnose na luke. Isto se odnosi na one čitatelje čiji su prvenstveni interes luke; oni bi također trebali pročitati i stavke koji se odnose na brodove.
- 1.4. Smjernice dane u sljedećim stavcima odnose se prvenstveno na zaštitu broda kada je u luci. Međutim, mogle bi se javiti i situacije kada brod može predstavljati prijetnju luci, npr. zato što kada se jednom nađe u luci, brod se može koristiti kao baza za pokretanje napada. Kada se razmatraju primjerene mjere sigurnosne zaštite za reagiranje na sigurnosne prijetnje koje dolaze s broda, osobe koje obavljaju ocjenu sigurnosne zaštite ili izrađuju plan sigurnosne zaštite luke, moraju razmotriti primjerene prilagodbe smjernica ponuđenih u sljedećim stavcima.
- 1.5. Čitatelju se savjetuje da niti jednu odredbu iz ovog dijela Pravilnika ne bi trebalo čitati ili provoditi u sukobu s bilo kojom od odredbi poglavlja XI-2 ili dijela A ovog Pravilnika te da prethodno spomenute odredbe uvijek prevladavaju i nadjačavaju svaku nenamjernu nedosljednost do koje bi slučajno moglo doći u ovom dijelu Pravilnika. Smjernice predviđene u ovom dijelu Pravilnika uvijek treba čitati, tumačiti i primjenjivati na način koji je dosljedan usmjerenjima, ciljevima i načelima utvrđenima u poglavlju XI-2 i dijelu A ovog Pravilnika.

Odgovornosti ugovornih vlada

- 1.6. Ugovorne vlade imaju, prema odredbama poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika, različite odgovornosti koje među ostalima uključuju:
 - postavljanje primjenjive razine sigurnosne zaštite;
 - odobravanje plana sigurnosne zaštite broda, SSP (*ship security plan, SSP*) i odgovarajućih izmjena prethodno odobrenog plana;
 - provjeravanje usklađenosti brodova s odredbama poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika i izdavanje brodovima Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda;
 - određivanje za koje od luka smještenih unutar njihovog teritorija se zahtijeva određivanje časnika sigurnosne zaštite luke, PFSO (*port facility security officer, PFSO*) koji će biti odgovoran za izradu plana sigurnosne zaštite luke;
 - osiguravanje provedbe i odobrenja ocjene sigurnosne zaštite luke, PFSA (*port facility security assessment, PFSA*) i svih sljedećih izmjena prethodno odobrene ocjene;
 - odobravanje plana sigurnosne zaštite luke, PFSP (*port facility security plan, PFSP*) i svih sljedećih izmjena prethodno odobrenog plana;
 - izvršavanje mjera nadzora i usklađivanja;
 - ispitivanje odobrenih planova; i
 - dostavljanje informacija Međunarodnoj pomorskoj organizaciji i predstavnicima pomorske i lučke industrije.

- 1.7. Ugovorne vlade mogu odrediti ili osnovati nadležna tijela u okviru vlade da poduzimaju, vezano uz luke, svoja zaduženja u vezi sa sigurnosnom zaštitom prema poglavlju XI-2 i dijelu A ovog Pravilnika te omogućiti priznatim organizacijama za sigurnosnu zaštitu provođenje određenih zadataka u vezi s lukama s time da konačnu odluku o prihvatanju i odobrenju ovih zadataka daje ugovorna vlada ili odgovorno tijelo. Provođenje određenih dužnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom brodova, uprave također mogu prenijeti priznatim organizacijama za sigurnosnu zaštitu. Sljedeće dužnosti ili aktivnosti ne mogu se prenijeti na priznatu organizaciju za sigurnosnu zaštitu:

- utvrđivanje primjenjive razine sigurnosne zaštite;
- određivanje od kojih se luka smještenih na teritoriju ugovorne vlade zahtijeva imenovanje PFSSO-a i izrada PFSSP-a;
- odobravanje PFSSA-a ili bilo kojih sljedećih izmjena prethodno odobrene ocjene;
- odobravanje PFSSP-a ili bilo kojih sljedećih izmjena prethodno odobrenog plana;
- izvršavanje mjera nadzora i usklađivanja; i
- utvrđivanje zahtjeva za Deklaraciju o sigurnosnoj zaštiti.

Postavljanje razine sigurnosne zaštite

- 1.8. Postavljanje razine sigurnosne zaštite koja se primjenjuje u svakom pojedinom trenutku je odgovornost ugovorne vlade i može se primijeniti na brodove i luke. Dio A ovog Pravilnika određuje tri razine sigurnosne zaštite za međunarodnu upotrebu. To su:
- razina 1 sigurnosne zaštite, uobičajena; razina na kojoj brodovi i luke uobičajeno rade;
 - razina 2 sigurnosne zaštite, povišena; razina koja se primjenjuje onoliko dugo koliko postoji pojačana opasnost od nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom; i
 - razina 3 sigurnosne zaštite, iznimna; razina koja se primjenjuje u vremenskom razdoblju u kojem postoji vjerojatna ili neizbježna opasnost od nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom.

Kompanija i brod

- 1.9. Svaka kompanija koja upravlja brodovima na koje se primjenjuju poglavlja XI-2 i dio A ovog Pravilnika mora imenovati časnika sigurnosne zaštite kompanije, CSO (*Company security officer*, CSO) za kompaniju i časnika sigurnosne zaštite broda, SSO (*ship security officer*, SSO) za svaki od njezinih brodova. Dužnosti, odgovornosti i zahtjevi u vezi s izobrazbom ovih časnika i zahtjevima za vježbe i grupne vježbe definirani su u dijelu A ovog Pravilnika.
- 1.10. Odgovornosti časnika sigurnosne zaštite kompanije ukratko uključuju među ostalim osiguravanje ispravnog provođenja ocjene sigurnosne zaštite broda, SSA (*ship security assessment*, SSA), izrade SSP-a i njegovog dostavljanja na odobrenje od strane uprave ili u njeno ime i zatim postavljanja na svaki brod na koji se primjenjuje dio A ovog Pravilnika i za koji je ta osoba imenovana za CSO-a.
- 1.11. U SSP-u moraju biti prikazane izvedbene i fizičke mjere sigurnosne zaštite koje mora poduzeti brod kako bi se osiguralo da uvijek djeluje na razini sigurnosne zaštite 1. Plan bi također morao naznačiti dodatne ili pojačane mjere sigurnosne zaštite koje brod može poduzeti radi prelaska i djelovanja na razini 2 sigurnosne zaštite ako je dana takva uputa. Nadalje, plan mora naznačiti moguće pripremne radnje koje bi brod mogao poduzeti kako bi se omogućio hitar odziv na uputstva koja brodu mogu izdati osobe koje na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnjom takvom nezgodom reaguju djelujući na razini 3 sigurnosne zaštite.
- 1.12. Brodovi na koje se primjenjuju zahtjevi poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika moraju imati i u skladu s njim djelovati SSP odobren od strane uprave ili u njeno ime. CSO i SSO bi trebali nadgledati stalnu prikladnost i učinkovitost plana uključujući provođenje unutarnjih revizija. Izmjene svih elemenata odobrenog plana, za koje je uprava utvrdila da se zahtijeva odobrenje, moraju se dostaviti na pregled i odobrenje prije nego što se unesu u odobreni plan i prije njihove provedbe na brodu.

- 1.13. Brod mora posjedovati Međunarodnu svjedodžbu o sigurnosnoj zaštiti broda u kojoj se navodi da brod zadovoljava zahtjeve poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika. Dio A ovog Pravilnika uključuje odredbe koje se odnose na provjeru i izdavanje svjedodžbe o usklađenosti broda sa zahtjevima na temelju početne, obnovljene i međuprovjere.
- 1.14. Kada je brod u luci ili na putu za luku ugovorne vlade, ugovorna vlada ima pravo, prema odredbama pravila XI-2/9, provoditi različite mjere nadzora i usklađivanja u vezi s tim brodom. Brod podliježe inspekcijskim pregledima državnog nadzora luka, premda takvi pregledi uobičajeno ne obuhvaćaju pregledavanje samog SSP-a, osim u posebnim okolnostima. Brod također može biti predmet dodatnih mjera nadzora ako ugovorna vlada koja provodi mjere nadzora i usklađivanja ima razloga sumnjati da je sigurnosna zaštita broda, ili luke koju koristi, bila ugrožena.
- 1.15. Na brodu se također moraju nalaziti informacije koje moraju biti na raspolaganju ugovornim vladama na njihov zahtjev koje ukazuju tko je odgovoran za zapošljavanje brodskog osoblja i za odlučivanje o različitim aspektima koji se odnose na zaposlenost broda.

Luka

- 1.16. Svaka ugovorna vlada treba osigurati provedbu PFSA-e za svaku od luka smještenih na njezinom teritoriju koje koriste brodovi na međunarodnim plovidbama. Ovu ocjenu mogu provoditi ugovorne vlade, odgovorno tijelo ili priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu. Dopršenu PFSA-u odobrava ugovorna vlada ili dotično odgovorno tijelo. Odobrenje se ne može prenijeti na drugu osobu. Ocjene sigurnosne zaštite luke se redovito pregledavaju.
- 1.17. PFSA je u osnovi analiza rizika svih aspekata lučke djelatnosti s namjerom da se odredi koji je njezin dio (dijelovi) najrizičniji i/ili najpodložniji napadu. Rizik u vezi sa sigurnosnom zaštitom je prijetnja da će doći do napada zajedno sa slabostima cilja i posljedicama napada.

Ocjena mora uključiti sljedeće komponente:

- određivanje pretpostavljene prijetnje za luke i infrastrukturu;
- utvrđivanje potencijalnih slabosti; i
- izračunavanje posljedica nezgode.

Nakon provedene analize, izradit će se cjelokupna ocjena razine rizika. Uz pomoć PFSA-e određuje se od kojih će se luka zahtijevati imenovanje PFSO-a i izrada PFSP-a.

- 1.18. Luke koje moraju zadovoljiti uvjete poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika moraju imenovati PFSO-e. Dužnosti, odgovornosti i zahtjevi u vezi s izobrazbom ovih časnika i zahtjevi za vježbama i grupnim vježbama definirani su u dijelu A ovog Pravilnika.
- 1.19. U PFSP-u moraju biti prikazane izvedbene i fizičke mjere sigurnosne zaštite koje mora poduzeti luka kako bi se osiguralo da uvijek djeluje na razini 1 sigurnosne zaštite. Plan bi također morao naznačiti dodatne ili pojačane mjere sigurnosne zaštite koje luka može poduzeti radi prelaska i djelovanja na razini 2 sigurnosne zaštite ako je dana takva uputa. Nadalje, plan mora naznačiti moguće pripremne radnje koje bi luka mogla poduzeti kako bi se omogućio hitar odziv na uputstva koja mogu izdati osobe koje na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnjom takvom nezgodom reaguju djelujući na razini 3 sigurnosne zaštite.

- 1.20. Luke koje trebaju zadovoljiti uvjete poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika moraju imati, i u skladu s njim djelovati, PFSP odobren od strane ugovorne vlade ili dotičnog odgovornog tijela. PFSA mora provoditi njegove odredbe i nadgledati trajnu učinkovitost i prikladnost plana, uključujući provođenje unutarnjih revizija u vezi s primjenom plana. Izmjene bilo kojih elemenata odobrenog plana, za koji ugovorne vlade ili dotično odgovorno tijelo zatraže odobrenje, moraju se dostaviti na pregled i odobrenje prije nego se unesu u odobreni plan i prije njihove provedbe u luci. Ugovorna vlada ili dotično odgovorno tijelo mogu ispitati učinkovitost plana. PFSA-e koja obuhvaća luku ili na kojoj se zasniva izrada plana mora se redovito pregledavati. Sve ove aktivnosti mogu dovesti do izmjena odobrenog plana. Sve izmjene navedenih elemenata odobrenog plana moraju se dostaviti na odobrenje ugovornoj vladi ili dotičnom odgovornom tijelu.
- 1.21. Brodovi koji koriste luke mogu biti predmet inspekcijskih pregleda državnog nadzora luka i dodatnih mjera nadzora navedenih u pravilu XI-2/9. Odgovarajuća tijela mogu zatražiti pružanje informacija o brodu, njegovom teretu, putnicima i brodskom osoblju prije ulaska broda u luku. Moguće su okolnosti u kojima bi se ulazak broda u luku mogao zabraniti.

Informacije i komunikacija

- 1.22. Poglavlje XI-2 i dio A ovog Pravilnika zahtijevaju da ugovorne vlade dostave određene informacije Međunarodnoj pomorskoj organizaciji i da podaci budu raspoloživi kako bi se omogućila učinkovita komunikacija između ugovornih vlada i između časnika sigurnosne zaštite kompanije/časnika sigurnosne zaštite broda i časnika sigurnosne zaštite luke.

2. DEFINICIJE

- 2.1. Ne postoje smjernice u vezi s definicijama navedenim u poglavlju XI-2 ili dijelu A ovog Pravilnika.

- 2.2. Za potrebe ovog dijela Pravilnika:

.1. 'odjeljak' je odjeljak dijela A Pravilnika i označen je kao 'odjeljak A/<popraćeno brojem odjeljka>';

.2. 'stavak' je stavak ovog dijela Pravilnika i označen je kao 'stavak<popraćeno brojem stavka>'; i

.3. 'ugovorna vlada', kada se koristi u stavcima 14. do 18., znači 'ugovorna vlada na čijem se teritoriju nalazi luka' i uključuje uputu na odgovorno tijelo.

3. PRIMJENA

Općenito

- 3.1. Smjernice dane u ovom dijelu Pravilnika trebalo bi uzeti u obzir kada se provode zahtjevi poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika.
- 3.2. Međutim, treba znati da će područje primjene smjernica na brodove ovisiti o vrsti broda, njegovim teretima i/ili putnicima, njegovom uobičajenom načinu trgovanja i značajkama luka koje brod posjećuje.
- 3.3. Slično će, u vezi sa smjernicama za luke, područje primjene smjernica ovisiti o luci, vrsti brodova koji koriste luku, vrsti tereta i/ili putnika i uobičajenom načinu trgovanja brodova koji luku posjećuju.
- 3.4. Odredbe poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika nisu namijenjene primjeni na luke koje su projektirane i upotrebljavaju se prvenstveno za vojne svrhe.

4. ODGOVORNOSTI UGOVORNIH VLADA

Sigurnosna zaštita ocjena i planova

- 4.1. Ugovorne vlade moraju osigurati provođenje primjerenih mjera radi izbjegavanja neovlaštenog razotkrivanja ili pristupa do materijala osjetljivih po pitanju sigurnosne zaštite koji se odnose na ocjene sigurnosne zaštite broda (SSA-e), planove sigurnosne zaštite broda (SSP-ove), ocjene sigurnosne zaštite luke (PFSA-e) i planove sigurnosne zaštite luke (PFSP-ove) te na pojedinačne ocjene ili planove.

Odgovorna tijela

- 4.2. Ugovorne vlade mogu imenovati odgovorno tijelo unutar Vlade za provođenje njihovih dužnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom koja se odnosi na luke kako je navedeno u poglavlju XI-2 ili dijelu A ovog Pravilnika.

Priznate organizacije za sigurnosnu zaštitu

- 4.3. Ugovorne vlade mogu ovlastiti priznatu organizaciju za sigurnosnu zaštitu, RSO (*recognized security organisation*, RSO) za provođenje određenih aktivnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom, uključujući:

- .1. odobrenje planova sigurnosne zaštite broda, ili njegovih izmjena, u ime uprave;
- .2. provjera i izdavanje svjedodžbi o usklađenosti brodova sa zahtjevima poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika u ime uprave; i
- .3. provođenje ocjena sigurnosne zaštite luke koje zahtijeva ugovorna vlada.

- 4.4. RSO također može savjetovati ili pružiti pomoć kompanijama ili lukama u vezi s pitanjem sigurnosne zaštite, uključujući ocjene sigurnosne zaštite broda, planove sigurnosne zaštite broda, ocjene sigurnosne zaštite luke i planove sigurnosne zaštite luke. Ovo može uključiti provedbu SSA ili SSP ili PFSA ili PFSP. Ako RSO tako učini uzimajući u obzir SSA ili SSP, ona ne smije dobiti ovlaštenje za odobrenje tog SSP-a.

- 4.5. Prilikom davanja ovlaštenja RSO-u, ugovorne vlade bi trebale razmotriti nadležnost takve organizacije. RSO mora pokazati:

- .1. stručnost i iskustvo u odgovarajućim pitanjima sigurnosne zaštite;
- .2. primjereno znanje o brodu i lučkim operacijama uključujući znanje o projektu i konstrukciji broda ako pruža usluge u vezi s brodovima te projektu i konstrukciji luke ako pruža usluge u vezi s lukama;
- .3. sposobnost ocjene vjerojatnih rizika u vezi sa sigurnosnom zaštitom koji bi mogli nastupiti za vrijeme odvijanja brodskih i lučkih djelatnosti, uključujući sučelje brod/luka, te sposobnost svođenja na minimum takvih rizika;
- .4. sposobnost održavanja i unapređivanja stručnosti i iskustva svog osoblja;
- .5. sposobnost nadgledanja trajne pouzdanosti svog osoblja;
- .6. sposobnost održavanja primjerenih mjera za izbjegavanje neovlaštenog otkrivanja materijala osjetljivih po pitanju sigurnosne zaštite ili pristupa njima;
- .7. poznavanje uvjeta poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika i odgovarajućeg nacionalnog zakonodavstva i međunarodnog prava i uvjeta u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
- .8. poznavanje trenutno postojećih prijetnji i obrazaca u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
- .9. poznavanje prepoznavanja i otkrivanja oružja, opasnih tvari i uređaja;
- .10. poznavanje prepoznavanja na nediskriminirajućim osnovama, značajki i obrazaca ponašanja osoba koje bi mogle predstavljati prijetnju u vezi sa sigurnosnom zaštitom;

- .11. poznavanje tehnika koje se koriste za izbjegavanje mjera sigurnosne zaštite; i
- .12. poznavanje sigurnosne opreme i sustava te opreme i sustava za nadzor te njihovih radnih ograničenja.

Prilikom prenošenja posebnih dužnosti na RSO, ugovorne vlade, uključujući upravu, moraju osigurati da RSO posjeduje nadležnosti potrebne za preuzimanje zadaća.

- 4.6. Priznata organizacija, kako se navodi u pravilu I/6 koja ispunjava uvjete pravila XI-1/1, može se imenovati kao RSO pod uvjetom da ima primjerenu stručnost i iskustvo u vezi sa sigurnosnom zaštitom navedenom u stavku 4.5.
- 4.7. Lučke vlasti ili upravitelj luke mogu se imenovati kao RSO, pod uvjetom da imaju primjerenu stručnost i iskustvo u vezi sa sigurnosnom zaštitom navedenom u stavku 4.5.

Određivanje razine sigurnosne zaštite

- 4.8. Prilikom određivanja razine sigurnosne zaštite, ugovorne vlade moraju voditi računa o informacijama u vezi s općom i specifičnom prijetnjom. Ugovorne vlade određuju razinu sigurnosne zaštite koja se primjenjuje na brodove ili luke na jednu od tri razine:
 - Razina 1 sigurnosne zaštite, uobičajena; razina na kojoj brodovi i luke uobičajeno rade;
 - Razina 2 sigurnosne zaštite, povišena; razina koja se primjenjuje onoliko dugo koliko postoji pojačana opasnost od nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom; i
 - Razina 3 sigurnosne zaštite, iznimna; razina koja se primjenjuje u vremenskom razdoblju u kojem postoji vjerojatna ili neizbježna opasnost od nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom.
- 4.9. Uvođenje razine 3 sigurnosne zaštite je iznimna mjera koja se primjenjuje samo kada postoji vjerodostojna informacija da je nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom vjerojatna ili neizbježna. Razina 3 sigurnosne zaštite uvodi se samo za vrijeme trajanja utvrđene prijetnje u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili stvarne nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom. Dok se razina sigurnosne zaštite može mijenjati od razine 1 sigurnosne zaštite preko razine 2 sigurnosne zaštite do razine 3 sigurnosne zaštite, također je moguće da se razina sigurnosne zaštite promijeni izravno s razine 1 sigurnosne zaštite do razine 3 sigurnosne zaštite.
- 4.10. Zapovjednik broda, u svakom trenutku ima krajnju odgovornost za sigurnost i sigurnosnu zaštitu broda. Čak i na razini 3 sigurnosne zaštite zapovjednik može tražiti pojašnjenje ili izmjene uputstava što ih izdaju osobe koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom, ili prijetnjom s njom u vezi, ako postoje razlozi za sumnju da usklađivanje s bilo kojim od uputstava može ugroziti sigurnost broda.
- 4.11. CSO ili SSO mora prvom prilikom uspostaviti vezu s PFSO-om luke koju brod namjerava posjetiti kako bi se uspostavila razina sigurnosne zaštite koja se primjenjuje za taj brod u luci. Nakon uspostavljanja kontakta s brodom, PFSO mora obavijestiti brod o svakoj sljedećoj promjeni u razini sigurnosne zaštite luke i pružiti brodu sve odgovarajuće informacije u vezi sa sigurnosnom zaštitom.
- 4.12. Moguće su okolnosti u kojima pojedini brod može djelovati na višoj razini sigurnosne zaštite nego što je razina sigurnosne zaštite luke koju posjećuje ali nisu moguće okolnosti kod kojih brod ima nižu razinu sigurnosne zaštite od luke koju posjećuje. Ako brod ima višu razinu sigurnosne zaštite nego luka koju će koristiti, CSO ili SSO o tome bez odlaganja obavještava PFSO-a. PFSO izrađuje ocjenu određene situacije u dogovoru s CSO-om ili SSO-om i dogovara odgovarajuće mjere sigurnosne zaštite za brod koje mogu uključivati izradu i potpisivanje Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti.
- 4.13. Ugovorne vlade moraju razmotriti na koji bi se način informacije o promjenama razina sigurnosne zaštite trebale hitno proširiti. Uprave mogu zatražiti upotrebu NAVTEX poruka ili obavijesti za pomorce kao načina za objavljivanje takvih promjena razina sigurnosne zaštite brodu te CSO-u i SSO-u. Mogu razmotriti i druge načine komunikacije koji se odlikuju jednakom ili većom brzinom i obuhvaćanjem informacija. Ugovorne vlade moraju odrediti načine obavještavanja PFSO-a o promjenama razine sigurnosne zaštite. Ugovorne vlade prikupljaju i čuvaju podatke za kontakt osoba na popisu onih koji bi trebali biti obaviješteni o promjenama razine sigurnosne zaštite. Dok razinu sigurnosne zaštite ne treba uzimati kao posebno osjetljivu informaciju, osnovna informacija o prijetnji može biti izrazito osjetljiva. Ugovorne vlade moraju pažljivo razmotriti vrstu i pojedinosti informacija koje se prenose i način na koji se prenose do SSO-a, CSO-a i PFSO-a.

Kontaktne točke i informacije o planovima sigurnosne zaštite luka

- 4.14. Kada luka ima PFSP, o toj činjenici treba obavijestiti Organizaciju i ta informacija mora biti na raspolaganju CSO-ima i SSO-ima. O PFSP-u ne treba objavljivati nikakve druge pojedinosti osim da postoji. Ugovorne vlade bi trebale razmotriti uspostavljanje središnjih ili regionalnih kontaktnih točaka ili drugih načina pružanja ažuriranih informacija o mjestima na kojima se nalaze PFSP-i zajedno s pojedinostima za kontakt odgovarajućeg PFSO-a. Treba objaviti da takve kontaktne točke postoje. One bi također mogle pružiti informacije o priznatim organizacijama za sigurnosnu zaštitu koje su imenovane za djelovanje u ime ugovorne vlade zajedno s pojedinostima o posebnoj odgovornosti i zahtjevima tijela koji se prenose na takve priznate organizacije za sigurnosnu zaštitu.
- 4.15. U slučaju luke koja nema PFSP (i stoga nema PFSO-a), središnja ili regionalna točka za kontakt mora biti sposobna odrediti prikladno osposobljenu osobu na kopnu koja može provesti uvođenje primjerenih mjera sigurnosne zaštite, ako je potrebno, za vrijeme trajanja posjete broda.
- 4.16. Ugovorne vlade također moraju pružiti pojedinosti za kontakt časnika vlade kojima SSO, CSO i PFSO mogu podnositi izvještaje o pitanjima u vezi sa sigurnosnom zaštitom. Prije poduzimanja primjerenih aktivnosti ovi časnici vlade moraju ocijeniti takve izvještaje. Takva pitanja o kojima se izvještava mogu se odnositi na mjere sigurnosne zaštite koje spadaju u nadležnost druge ugovorne vlade. U tom slučaju, ugovorne vlade moraju razmotriti stupanje u kontakt s njima ravnopravnim tijelima u drugim ugovornim vladama kako bi raspravile o potrebi uvođenja popravni radnji. U tu se svrhu, pojedinosti za kontakt časnika vlade moraju dostaviti Međunarodnoj pomorskoj organizaciji.
- 4.17. Ugovorne vlade također moraju, informacije navedene u stavcima 4.14. do 4.16. staviti na raspolaganje drugim ugovornim vladama na njihov zahtjev.

Identifikacijske isprave

- 4.18. Ugovorne vlade se potiču na izdavanje primjerenih identifikacijskih isprava službenicima vlade koji imaju pravo ukrcaja na brodove ili ulaska u luke, prilikom izvršavanja njihovih službenih dužnosti, te utvrđivanje postupaka kojima je moguće provjeriti autentičnost takvih isprava.

Fiksne i plutajuće platforme i pokretne odobalne jedinice za bušenje na mjestu

- 4.19. Ugovorne vlade moraju razmotriti uspostavljanje primjerenih mjera sigurnosne zaštite za fiksne i plutajuće i pokretne odobalne jedinice za bušenje na mjestu kako bi se omogućila interakcija s brodovima od kojih se zahtijeva zadovoljavanje odredbi poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika.

Brodovi od kojih se ne zahtijeva zadovoljavanje odredbi dijela A ovog Pravilnika

- 4.20. Ugovorne vlade moraju razmotriti uspostavljanje primjerenih mjera sigurnosne zaštite za jačanje sigurnosne zaštite brodova na koje se ne primjenjuju poglavlja XI-2 i dio A ovog Pravilnika te kako bi se osiguralo da sve odredbe u vezi sa sigurnosnom zaštitom koja se primjenjuje na takve brodove omogućavaju interakciju s brodovima na koje se primjenjuje dio A ovog Pravilnika.

Prijetnje brodovima i druge nezgode na moru

- 4.21. Ugovorne vlade moraju pružiti općenite smjernice o mjerama koje se smatraju primjerenima za smanjivanje rizika u vezi sa sigurnosnom zaštitom brodova koji plove pod njihovom zastavom kada su na moru. Moraju pružiti specifičan savjet o aktivnostima koje treba poduzeti u skladu s razinama 1 do 3 sigurnosne zaštite, ako:
1. postoji promjena razine sigurnosne zaštite koja se primjenjuje na brod dok je na moru, npr. zbog zemljopisnog područja u kojem djeluje ili zbog samog broda; i
 2. postoji nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom, ili prijetnja da bi do nje moglo doći, u koju je uključen brod dok je na moru.

Ugovorne vlade moraju uspostaviti najbolje metode i postupke za ove svrhe. U slučaju neizbježnosti napada, brod mora nastojati uspostaviti izravnu komunikaciju s osobama koje su u državi zastave odgovorne za reagiranje na nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom.

4.22. Ugovorne vlade također moraju uspostaviti točku za kontakt radi savjetovanja o sigurnosnoj zaštiti za svaki brod:

- .1. koji plovi pod njihovom zastavom; ili
- .2. koji djeluje u njihovom teritorijalnom moru ili je objavio svoju namjeru ulaska u njihovo teritorijalno more.

4.23. Ugovorne vlade moraju ponuditi savjet brodovima koji djeluju na njihovom teritorijalnom moru ili su objavili svoju namjeru ulaska u njihovo teritorijalno more, što bi moglo uključiti savjet:

- .1. da izmjene ili odgode svoj namjeravani prolaz;
- .2. da plove određenim kursom ili nastave do određenog mjesta;
- .3. o raspoloživosti bilo kakvog osoblja ili opreme koja bi se mogla postaviti na brod;
- .4. o koordiniranju prolaska, dolaska u luku ili odlaska iz luke kako bi im se omogućila pratnja patrolnog plovila ili letjelice (fiksni krila ili helikoptera).

Ugovorne vlade moraju podsjetiti brodove koji djeluju u njihovom teritorijalnom moru, ili su objavili svoju namjeru ulaska u njihovo teritorijalno more, o svim privremenim ograničenim područjima koja su objavile.

4.24. Ugovorne vlade moraju preporučiti brodovima koji djeluju u njihovom teritorijalnom moru, ili su objavili svoju namjeru ulaska u njihovo teritorijalno more, da radi zaštite broda i zaštite drugih brodova u blizini, čim prije počnu provoditi sve mjere sigurnosne zaštite koje savjetuje ugovorna vlada.

4.25. Planovi koje izrađuju ugovorne vlade u svrhu navedenu u stavku 4.22. moraju uključiti informacije o primjerenoj točki za kontakt u okviru ugovorne vlade, uključujući upravu, koja je raspoloživa 24-sata na dan. Ovi planovi također moraju uključiti informacije o okolnostima u kojima uprava smatra da bi trebalo zatražiti pomoć susjednih obalnih država i postupak za uspostavljanje veze između PFSO-a i SSO-a.

Alternativni sporazumi u vezi sa sigurnosnom zaštitom

4.26. Ugovorne vlade, prilikom razmatranja kako provesti odredbe poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika, mogu sklopiti jedan ili više sporazuma s jednom ili više ugovornih vlada. Područje primjene sporazuma ograničeno je na kratke međunarodne plovidbe na stalnim putanjama između luka na teritoriju stranaka sporazuma. Prilikom sklapanja sporazuma, i dalje, ugovorne vlade se moraju savjetovati s drugim ugovornim vladama i upravama koje su zainteresirane za učinke sporazuma. Brodovima koji plove pod zastavom države koja nije stranka sporazuma treba dozvoliti djelovanje na stalnim putanjama koje su obuhvaćene sporazumom, samo ako se njihova uprava složi da bi brod trebao zadovoljiti odredbe sporazuma i ako to od broda zahtijeva. Ni u kojem slučaju takav sporazum ne smije ugroziti razinu sigurnosne zaštite drugih brodova i luka koje nisu njime obuhvaćene, posebno niti jedan brod obuhvaćen takvim sporazumom ne može provoditi aktivnosti brod-brod s brodovima koji nisu obuhvaćeni na takav način. Svako izvedbeno sučelje među brodovima koji su obuhvaćeni sporazumom treba također biti njime obuhvaćeno. Izvođenje svakog sporazuma se mora kontinuirano nadgledati i, kad se ukaže potreba, izmijeniti te se u svakom slučaju mora pregledavati svakih pet godina.

Jednakovrijedna rješenja za luke

4.27. Za određene posebne luke s ograničenim ili posebnim djelatnostima, ali u kojima se odvija više od povremenog prometa, bilo bi primjereno osigurati usklađenost s mjerama sigurnosne zaštite koje su jednakovrijedne onima propisanim u poglavlju XI-2 i dijelu A ovog Pravilnika. Ovo se, posebno, može odnositi na terminale koji pripadaju tvornicama ili pristaništa na kojima nema čestih operacija.

Broj članova posade

4.28. Pri utvrđivanju minimalnog sigurnog broja članova posade broda, uprava mora uzeti u obzir da se odredbe u vezi s minimalnim sigurnim brojem članova posade utvrđenim pravilom V/14 odnose samo na sigurnu plovidbu broda. Uprava također mora uzeti u obzir svako dodatno radno opterećenje koje može proizaći iz provedbe SSP-a i osigurati da na brodu postoji dovoljan i učinkovit broj članova posade. Pri tome Uprava mora provjeriti je li na brodu moguće provesti sate odmora i druge mjere za sprečavanje umora koje su propisane prema nacionalnom zakonodavstvu, u kontekstu svih brodskih zaduženja dodijeljenih različitim brodskom osoblju.

Mjere nadzora i usklađivanja

Općenito

- 4.29. Pravilo XI-2/9 opisuje mjere nadzora i mjere usklađivanja koje se primjenjuju na brodove prema poglavlju XI-2. Podijeljeno je na tri različita odjeljka; nadzor brodova koji su već u luci, nadzor brodova koji namjeravaju uploviti u luku druge ugovorne vlade i dodatne odredbe koje se primjenjuju u obje situacije.
- 4.30. Pravilo XI-2/9.1 (nadzor brodova u luci) uvodi sustav nadzora brodova dok su u luci strane zemlje kad se časnici ugovornih vlada koji imaju propisno ovlaštenje (propisno ovlašteni časnici) imaju pravo ukrcati na brod kako bi se uvjerali da su potrebne svjedodžbe u ispravnom stanju. Tada, ako postoje opravdani razlozi za sumnju da brod ne zadovoljava odredbe, mogu poduzeti mjere nadzora kao što su dodatni inspekcijski pregledi ili zadržavanje. Ovo se odražava na postojeće sustave nadzora. Pravilo XI-2/9.1 temelji se na tom sustavu i dozvoljava dodatne mjere (uključujući prisilno udaljavanje broda iz luke kao mjeru nadzora) kada propisno ovlašteni časnici imaju opravdanih razloga za sumnju da brod nije u skladnosti sa uvjetima poglavlja XI-2 ili dijela A ovog Pravilnika. Pravilo XI-2/9.3 opisuje zaštitne mjere koje promiču pravednu i razmjernu provedbu ovih dodatnih mjera.
- 4.31. Pravilo XI-2/9.2 primjenjuje mjere nadzora kako bi se osigurala usklađenost s brodovima koji namjeravaju ući u luku druge ugovorne vlade i uvodi sasvim drugačiji koncept nadzora u okviru poglavlja XI-2 koje se primjenjuje samo na sigurnosnu zaštitu. Prema ovom se pravilu, mjere mogu provoditi prije ulaska broda u luku, kako bi se što bolje osigurala sigurnosna zaštita. Baš kao u pravilu XI-2/9.1, ovaj se dodatni sustav nadzora zasniva na konceptu opravdanih razloga za sumnju da brod ne zadovoljava odredbe poglavlja XI-2 ili dijela A ovog Pravilnika i uključuje značajne zaštitne mjere u pravilima XI-2/9.2.2 i XI-2/9.2.5 kao i u pravilu XI-2/9.3.
- 4.32. Opravdani razlozi da brod nije u skladnosti su dokaz ili pouzdana informacija da brod ne odgovara uvjetima poglavlja XI-2 ili dijela A ovog Pravilnika, uzimajući u obzir smjernice dane u ovom dijelu Pravilnika. Takav dokaz ili pouzdana informacija može proizaći iz stručne prosudbe propisno ovlaštenog časnika ili zaključaka stečenih tijekom ovjere Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda ili privremene Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda izdane u skladu s dijelom A ovog Pravilnika (svjedodžba) ili iz drugih izvora. Čak i ako je valjana svjedodžba na brodu, propisno ovlašteni časnici, na temelju njihove stručne prosudbe, još uvijek mogu imati opravdanih razloga za sumnju da brod nije u skladnosti s odredbama.
- 4.33. Primjeri mogućih opravdanih razloga prema pravilima XI-2/9.1 i XI-2/9.2 mogu uključivati, kada je relevantno:
- .1. dokaz, na temelju pregleda, da svjedodžba nije valjana ili da je prestala važiti;
 - .2. dokaz ili pouzdanu informaciju da postoje ozbiljni nedostaci sigurnosne opreme, u dokumentaciji ili rješenjima koja se zahtijevaju prema poglavlju XI-2 i dijelu A ovog Pravilnika;
 - .3. primitak izvještaja ili žalbe koja, prema stručnoj prosudbi propisno ovlaštenog časnika, sadrži pouzdane podatke koji jasno ukazuju da brod nije u skladu sa uvjetima poglavlja XI-2 ili dijela A ovog Pravilnika;
 - .4. dokaz ili zaključak, dobiven od propisno ovlaštenog časnika na osnovu njegove stručne procjene, da zapovjednik ili brodsko osoblje nisu upoznati s bitnim brodskim postupcima u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili ne mogu provesti vježbe koje se odnose na sigurnosnu zaštitu broda ili da takvi postupci ili vježbe nisu provedeni;
 - .5. dokaz ili zaključak, dobiven od propisno ovlaštenog časnika na osnovu njegove stručne procjene, da ključni članovi brodskog osoblja nisu u mogućnosti uspostaviti ispravnu komunikaciju s bilo kojim drugim ključnim članovima brodskog osoblja s odgovornostima u vezi sa sigurnosnom zaštitom na brodu;
 - .6. dokaz ili pouzdana informacija da su se na brod ukrcale osobe ili da su utovarene zalihe ili roba u luci ili s drugog broda, kada luka ili drugi brod krše odredbe poglavlja XI-2 ili dijela A ovog Pravilnika, i da dotični brod nije sastavio Deklaraciju o sigurnosnoj zaštiti niti poduzeo primjerene, posebne ili dodatne mjere sigurnosne zaštite ili održao primjerene postupke sigurnosne zaštite broda;
 - .7. dokaz ili pouzdana informacija da su se na brod ukrcale osobe ili da su utovarene zalihe ili roba u luci ili iz drugog izvora (npr. drugi brod ili helikopter), kada se od luke ili drugog izvora ne zahtijeva zadovoljavanje odredbi poglavlja XI-2 ili dijela A ovog Pravilnika i brod nije poduzeo primjerene, posebne ili dodatne mjere sigurnosne zaštite ili nije održao primjerene postupke sigurnosne zaštite; i

- .8. brod koji posjeduje ponovnu, sljedeću izdanu privremenu Međunarodnu svjedodžbu o sigurnosnoj zaštiti broda kako je opisano u odjeljku A/19.4, a prema stručnoj prosudbi propisno ovlaštenog časnika jedan od razloga zbog kojeg brod ili kompanija traže takvu svjedodžbu je izbjegavanje pune usklađenosti s odredbama poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika dulje od razdoblja valjanosti početne privremene svjedodžbe kako je opisano u poglavlju A/19.4.4.
- 4.34. Međunarodnopravne posljedice pravila XI-2/9 su posebno značajne, i pravilo treba provesti vodeći računa o pravilu XI-2/2.4., budući da postoji mogućnost situacija kada se ili poduzimaju mjere koje izlaze izvan područja primjene poglavlja XI-2 ili treba razmotriti prava brodova na koje to ima utjecaja izvan poglavlja XI-2. Tako poglavlje XI-2/9 ne dovodi u pitanje pravo ugovorne vlade na poduzimanje mjera koje se zasnivaju na, i u skladu su s međunarodnim pravom, kako bi se osigurala sigurnost ili sigurnosna zaštita osoba, brodova, luka i druge imovine u slučajevima gdje se još uvijek smatra da brod, iako u skladu s odredbama poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika, predstavlja rizik u vezi sa sigurnosnom zaštitom.
- 4.35. Kada ugovorna vlada uvede mjere nadzora za brod, upravi treba, bez odlaganja, dostaviti dovoljno informacija kako bi se omogućila potpuna veza uprave s ugovornom vladom.

Nadzor brodova u luci

- 4.36. Kada nesukladnost zbog neispravnosti dijela opreme ili pogrešne dokumentacije dovede do zadržavanja broda i ta se neusklađenost ne može ispraviti prilikom lučkog inspekcijskog pregleda, ugovorna vlada može dozvoliti brodu da otplovi do druge luke, pod uvjetom da su ispunjeni svi uvjeti dogovoreni između država luke i uprave ili zapovjednika.

Brodovi koji namjeravaju uploviti u luku druge ugovorne vlade

- 4.37. Pravilo XI-2/9.2.1 navodi podatke koje ugovorne vlade mogu zatražiti od broda kao uvjet ulaska u luku. Jedan dio navedenih podataka je potvrda bilo kojih posebnih ili dodatnih mjera koje poduzme brod za vrijeme njegovih posljednjih deset pristajanja u luci. Primjeri mogu uključivati:
- .1. zapise o mjerama poduzetim za vrijeme posjete luci koja je smještena na području države koja nije ugovorna vlada, posebno onim mjerama koje bi uobičajeno bile poduzete od strane luka smještenih na područjima ugovornih vlada; i
 - .2. sve Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti sastavljene s lukama ili drugim brodovima.
- 4.38. Drugi dio navedenih informacija, koje se mogu zahtijevati kao uvjet ulaska u luku, je potvrda da su primjereni postupci sigurnosne zaštite broda bili održavani za vrijeme aktivnosti brod-brod koja se provodila u razdoblju posljednjih 10 pristajanja u luci. Uobičajeno se ne bi zahtijevalo uključivanje zapisa o prijevozu pilota ili carinskih službenika, službenika za useljništvo ili službenika sigurnosne zaštite kao ni o pohranjivanju, pretovarivanju, utovarivanju zaliha i istovarivanju otpada sa broda u okviru luka budući da bi to uobičajeno spadalo u nadležnost PFSP-a. Primjeri informacija koje se mogu dostavljati uključuju:
- .1. zapise o mjerama koje su poduzete za vrijeme aktivnosti brod-brod, s brodom koji plovi pod zastavom države koja nije ugovorna vlada, pogotovo one mjere koje bi uobičajeno proveli brodovi koji plove pod zastavom ugovornih vlada;
 - .2. zapisi o mjerama koje su poduzete za vrijeme aktivnosti brod-brod, s brodom koji plovi pod zastavom ugovorne vlade, ali se na zahtijeva njegova usklađenost s odredbama poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika kao što je kopija koje svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti koja se izdaje tom brodu u skladu s drugim odredbama; i
 - .3. u slučaju da se na brodu nalaze osobe ili roba spašeni na moru, sve poznate informacije o tim osobama ili robi, uključujući njihov identitet, kada je poznat te rezultate svih ispitivanja provedenih u ime broda kako bi se uspostavio sigurnosni status spašenih. Namjera poglavlja XI-2 ili dijela A ovog Pravilnika nije odlaganje ili sprečavanje isporuke onih koji su u pogibelji na moru do zaštićenog mjesta. Jedina je namjera poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika da državama pribave dovoljno primjerenih informacija kako bi se održala cjelovitost u vezi sa sigurnosnom zaštitom.

- 4.39. Primjeri drugih praktičnih informacija vezanih uz sigurnosnu zaštitu koje se mogu zahtijevati kao uvjet ulaska u luku radi pomaganja u pružanju sigurnosti i sigurnosne zaštite osoba, luka, brodova i druge imovine uključuju:

- .1. informacije sadržane u trajnom sažetom zapisu;
- .2. položaj broda u vrijeme sastavljanja izvještaja;
- .3. očekivano vrijeme dolaska broda u luku;
- .4. popis posade;
- .5. opći opis tereta na brodu;
- .6. popis putnika; i
- .7. podaci koji moraju biti na brodu u skladu s pravilom XI-2/5.

- 4.40. Pravilo XI-2/9.2.5. omogućava zapovjedniku broda, nakon što je primio informaciju da će obalna država ili država luke provesti mjere nadzora prema pravilu XI-2/9.2, da povuče namjeru ulaska broda u luku. Ako zapovjednik povuče tu namjeru, pravilo XI-2/9 se više ne primjenjuje i svi ostali poduzeti koraci moraju se zasnivati na, i biti u skladu s međunarodnim pravom.

Dodatne odredbe

- 4.41. U svim slučajevima kada je brodu zabranjen ulazak ili je udaljen iz luke, sve poznate činjenice treba dostaviti tijelima odgovarajućih država. Ova se obavijest mora sastojati od sljedećeg, kada je poznato:

- .1. ime broda, njegova zastava, identifikacijski broj broda, pozivni znak, vrsta broda i teret;
- .2. razlog zabrane ulaska ili udaljavanja iz luke ili lučkih područja;
- .3. priroda svake neusklađenosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom, ako je važno;
- .4. pojedinosti svih napora učinjenih radi ispravljanja neusklađenosti, uključujući sve uvjete plovidbe postavljene za brod, ako je važno;
- .5. prethodna luka (luke) pristajanja i sljedeća najavljena luka pristajanja;
- .6. vrijeme odlaska i vjerojatno procijenjeno vrijeme dolaska u te luke;
- .7. sva uputstva dana brodu, npr. izvještavanje o njegovoj putanji;
- .8. raspoložive informacije o razini sigurnosne zaštite na kojoj brod trenutačno djeluje;
- .9. informacije o svakoj komunikaciji države luke s upravom;
- .10. kontaktna točka u okviru države luke koja izrađuje izvještaj u svrhu pribavljanja daljnjih podataka;
- .11. popis posade; i
- .12. sve druge važne informacije.

- 4.42. Odgovarajuće države koje treba kontaktirati uključuju države duž namjeravane putanje broda do sljedeće luke, posebno ako brod namjerava ući u teritorijalno more te obalne države. Ostale relevantne države mogu uključivati prethodne luke pristajanja, tako da se mogu dobiti daljnje informacije i riješiti pitanja u vezi sa sigurnosnom zaštitom koja se odnosi na prethodne luke.

- 4.43. U izvršavanju mjera nadzora i usklađivanja, propisno ovlašteni časnici moraju osigurati da su sve uvedene mjere ili koraci razmjerni. Takve mjere ili koraci moraju biti razumni te ozbiljni i trajni najmanje koliko je potrebno za otklanjanje ili ublažavanje neusklađenosti.

- 4.44. Riječ 'kašnjenje' u pravilu XI-2/9.3.5.1. se također odnosi na situacije gdje je, sukladno aktivnostima poduzetima prema ovome pravilu, brodu neopravdano zabranjen ulazak u luku ili je brod neopravdano udaljen iz luke.

Brodovi pod zastavama država koje nisu stranke Konvencije i brodovi manji od veličine obuhvaćene Konvencijom

- 4.45. Brodove koji plove pod zastavom države koja nije ugovorna vlada Konvencije i nije stranka Protokola SOLAS 1988 ⁽¹⁾, ugovorne vlade ne bi smjele tretirati povoljnije od ostalih. U skladu s tim se zahtjevi pravila XI-2/9 i smjernice koje pruža ovaj dio Pravilnika primjenjuju na te brodove.
- 4.46. Brodovi manji od veličine brodova obuhvaćenih Konvencijom podliježu mjerama održavanja sigurnosne zaštite u državama. Takve se mjere poduzimaju uzimajući u obzir uvjete poglavlja XI-2 i smjernice dane u ovom dijelu Pravilnika.

5. DEKLARACIJA O SIGURNOSNOJ ZAŠTITI

Općenito

- 5.1. Deklaracija o sigurnosnoj zaštiti, DoS (*Declaration of Security, DoS*) sastavlja se kada ugovorna vlada luke ili brod smatraju da je to potrebno.
- 5.1.1. Na potrebu za DoS-om mogu ukazati rezultati ocjene sigurnosne zaštite luke (PFSA) a razlozi i okolnosti u kojima se zahtijeva DoS navode se u planu sigurnosne zaštite luke (PFSP).
- 5.1.2. Na potrebu za DoS-om može ukazati uprava za brodove koji plove pod njezinom zastavom ili rezultati ocjene sigurnosne zaštite broda (SSA) i moraju se navesti u planu sigurnosne zaštite luke (SSP).
- 5.2. Vjerojatno je da će se DoS zahtijevati na višim razinama sigurnosne zaštite, kada brod ima višu razinu sigurnosne zaštite nego luka ili drugi brod s kojim je u sučelju, te u slučaju sučelja brod/luka ili aktivnosti brod-brod koje predstavljaju veći rizik za osobe, imovinu ili okoliš iz razloga koji su specifični za taj brod, uključujući njegov teret ili putnike ili okolnosti u luci ili kombinaciju ovih čimbenika.
- 5.2.1. U slučaju kada brod ili Uprava, u ime brodova koji plove pod njezinom zastavom, zahtijevaju sastavljanje DoS-a, časnik sigurnosne zaštite luke (PFSA) ili časnik sigurnosne zaštite broda (SSA) moraju potvrditi zahtjev i dogovoriti primjerene mjere sigurnosne zaštite.
- 5.3. PFSA također može započeti izradu DoS-a prije nego dođe do sučelja brod/luka koja su u odobrenoj PFSA utvrđena kao posebno značajna. Primjeri mogu uključiti ukrcajanje ili iskrcavanje putnika i prijenos, utovar ili istovar opasnih tereta ili štetnih tvari. PFSA može također utvrditi objekte u jako nastanjenim područjima ili u njihovoj blizini ili gospodarski značajne djelatnosti za koje se nalaže DoS.
- 5.4. Glavna svrha DoS-a je osigurati postizanje sporazuma između broda i luke, ili s drugim brodovima s kojima je u sučelju o odgovarajućim mjerama sigurnosne zaštite koje će svako od njih poduzeti u skladu s odredbama njihovih odgovarajućih odobrenih planova sigurnosne zaštite.
- 5.4.1. Luka i brod (brodovi) potpisuju dogovoreni DoS i određuju datum, kako je primjenjivo, da bi se pokazala usklađenost s poglavljem XI-2 i dijelom A ovog Pravilnika i ona mora sadržavati trajanje, odgovarajuću razinu ili razine sigurnosne zaštite i odgovarajuće pojedinosti za kontakt.

⁽¹⁾ Protokol iz 1998. koji se odnosi na Međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskog života na moru, 1974.

- 5.4.2. Promjena u razini sigurnosne zaštite može zahtijevati sastavljanje novog ili revidiranog DoS-a.
- 5.5. DoS se sastavlja na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku, ili na jeziku zajedničkom i za luku i za brod ili brodove, kako je primjenjivo.
- 5.6. Primjer DoS-a nalazi se u dodatku 1. ovog dijela Pravilnika. Ovaj primjer važi za DoS između broda i luke. Ako DoS obuhvaća dva broda ovaj primjer treba na odgovarajući način prilagoditi.

6. OBVEZE KOMPANIJE

Općenito

- 6.1. Pravilo XI-2/5 zahtijeva od kompanije da zapovjedniku broda pruži informacije potrebne radi ispunjavanja zahtjeva kompanije prema odredbama ovog pravila. Ove informacije moraju uključiti stavke kao što su:
- .1. stranke odgovorne za imenovanje broskog osoblja, kao što su društva za upravljanje brodovima, agencije za posadu, ugovaratelji, koncesionari (na primjer, trgovine maloprodaje, kazinoi itd.);
 - .2. stranke odgovorne za odlučivanje o zaposlenosti broda, uključujući unajmitelje broda prema vremenu ili unajmitelje prema broskom prostoru, ili bilo koje drugo tijelo koje djeluje u tom svojstvu; i
 - .3. u slučajevima kad je brod zaposlen u skladu s uvjetima o najmu, pojedinosti za kontakt stranaka unajmitelja, uključujući unajmitelje broda prema vremenu ili prema plovidbi.
- 6.2. U skladu s pravilom XI-2/5, Kompanija ima obvezu ažurirati i održavati ove podatke tekućima, ako i kada nastupe promjene.
- 6.3. Ovi podaci moraju biti na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku.
- 6.4. Za brodove izgrađene prije 1. srpnja 2004., ovaj podatak mora odražavati stvarno stanje na taj datum.
- 6.5. Za brodove izgrađene 1. srpnja 2004. ili nakon tog datuma te za brodove izgrađene prije 1. srpnja 2004. koji na taj datum nisu bili u službi, podaci se dostavljaju od datuma stupanja broda u službu i moraju odražavati stvarno stanje na taj datum.
- 6.6. Nakon 1. srpnja 2004., kada se brod povuče iz službe, podaci se dostavljaju od datuma ponovnog stupanja broda u službu i moraju odražavati stvarno stanje na taj datum.
- 6.7. Prethodno dostavljene podatke koji se ne odnose na stvarno stanje na taj datum ne treba dalje držati na brodu.
- 6.8. Kada odgovornost za rad broda preuzme druga kompanija, podaci koji se odnose na kompaniju koja je upravljala radom broda ne moraju ostati na brodu.

Dodatno su druge odgovarajuće smjernice predviđene prema odjeljcima 8., 9. i 13.

7. SIGURNOSNA ZAŠTITA BRODA

Odgovarajuće smjernice su predviđene prema odjeljcima 8., 9. i 13.

8. OCJENA SIGURNOSNE ZAŠTITE BRODA

Ocjena sigurnosne zaštite

- 8.1. Časnik sigurnosne zaštite kompanije (CSO) je odgovoran za provođenje ocjene sigurnosne zaštite broda (SSA) za svaki brod u floti kompanije koji mora zadovoljiti odredbe poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika za koji je CSO odgovoran. Nije nužno da CSO osobno izvršava sve dužnosti koje su u vezi s njegovim radnim mjestom, no međutim, krajnja odgovornost za njihovo ispravno provođenje ostaje na pojedinačnom CSO-u.
- 8.2. Prije započinjanja SSA-e, CSO mora osigurati da se iskoriste raspoložive informacije o ocjeni ugroženosti za luke u kojima će brod pristati ili u kojima se putnici ukrcaju ili iskrcavaju te o lukama i njihovim zaštitnim mjerama. CSO mora proučiti prethodne izvještaje o sličnim sigurnosnim potrebama. Kada je izvedivo, CSO se mora susresti s odgovarajućim osobama na brodu i u lukama kako bi se dogovorili o namjeni i metodologiji ocjene. CSO mora slijediti sve specifične smjernice ugovorne vlade.

- 8.3. SSA mora navesti sljedeće elemente na brodu ili unutar broda:
- .1. fizičku sigurnosnu zaštitu;
 - .2. strukturnu cjelovitost;
 - .3. sustave zaštite osoblja;
 - .4. politike postupanja;
 - .5. radijske i telekomunikacijske sustave, uključujući računalne sustave i mreže; i
 - .6. ostala područja koja, ako su oštećena ili upotrijebljena za nedozvoljeno promatranje, mogu predstavljati rizik za osobe, imovinu, ili djelatnosti na brodu ili u okviru luke.
- 8.4. Osobe uključene u provođenje SSA-e moraju imati mogućnost pozvati se na stručnu pomoć u vezi:
- .1. poznavanja trenutno postojećih prijetnji i obrazaca u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .2. priznavanja i otkrivanja oružja, opasnih tvari i uređaja;
 - .3. priznavanja, na nediskriminirajućim osnovama, značajki i obrazaca ponašanja osoba koje mogu ugroziti sigurnosnu zaštitu;
 - .4. tehnika izbjegavanja mjera sigurnosne zaštite;
 - .5. metoda izazivanja nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .6. učinaka eksploziva na strukturu i opremu broda;
 - .7. sigurnosne zaštite broda;
 - .8. poslovnih navika pri sučelju brod/luka;
 - .9. planiranja djelovanja u nepredvidivim okolnostima, pripravnosti za situacije nužnosti i odziv u slučaju nužnosti;
 - .10. fizičke sigurnosne zaštita;
 - .11. radijskih i telekomunikacijskih sustava, uključujući računalne sustave i mreže;
 - .12. pomorskog inženjerstva; i
 - .13. brodskih i lučkih djelatnosti.
- 8.5. CSO mora pribaviti i bilježiti podatke koji se zahtijevaju radi provođenja ocjene, uključujući:
- .1. opći plan broda;
 - .2. položaj područja kojima treba ograničiti pristup, kao što je zapovjednički most, prostorije strojeva kategorije A i druge kontrolne stanice kako je definirano u poglavlju II-2 itd.;
 - .3. položaj i djelovanje svake stvarne ili moguće točke prilaza brodu;
 - .4. izmjene plime i oseke koje mogu utjecati na slabosti ili sigurnosnu zaštitu broda;
 - .5. teretnih prostori i rješenja prostora za skladištenje;
 - .6. mjesta za smještaj brodskih zaliha i osnovne opreme za održavanje;
 - .7. mjesta na koja se pohranjuje prtljaga bez pratnje;
 - .8. oprema za slučaj nužnosti i rezervna oprema raspoloživa za održavanje bitnih službi;
 - .9. broj brodskog osoblja, sve postojeće dužnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom i svi postojeći postupci Kompanije u vezi sa zahtjevom za izobrazbom;
 - .10. postojeća sigurnosna i zaštitna oprema za zaštitu putnika i brodskog osoblja;

- .11. putevi bježanja i evakuacije te mjesta okupljanja koja se moraju održavati kako bi se osigurala uredna i sigurna evakuacija broda u nužnosti;
 - .12. postojeći sporazumi s privatnim društvima sigurnosne zaštite koja pružaju usluge u vezi sa sigurnosnom zaštitom na brodu/na moru; i
 - .13. postojeće mjere sigurnosne zaštite i postupci koji se provode, uključujući inspekcijski pregled i postupke nadzora, sustave identifikacije, opremu za nadgledanje i nadzor, isprave za osobnu identifikaciju te sustave komunikacije, alarma, rasvjete, nadzora pristupa i druge primjerene sustave.
- 8.6. SSA mora ispitati sva utvrđena mjesta pristupa, uključujući otvorene vremenske palube i procijeniti kolika je mogućnost da ih upotrijebe osobe koje žele narušiti sigurnosnu zaštitu. Ovo uključuje mjesta prilaza koja su na raspolaganju pojedincima koji imaju legitiman pristup kao i osobama koje nastoje ući na neovlašteni način.
- 8.7. SSA mora razmotriti jesu li postojeće mjere sigurnosne zaštite te smjernice, postupci i djelatnosti, u rutinskim uvjetima kao i situacijama nužnosti i dalje važeći i mora odrediti smjernice u vezi sa sigurnosnom zaštitom, uključujući:
- .1. područja ograničenog pristupa;
 - .2. postupke odziva u slučaju požara ili drugih uvjeta nužnosti;
 - .3. razina nadziranja brodskog osoblja, putnika, posjetitelja, trgovaca, mehaničara, lučkih radnika itd.;
 - .4. učestalost i učinkovitost sigurnosnih ophodnji;
 - .5. sustavi nadzora prilaza, uključujući sustav identifikacije;
 - .6. sustavi i postupci komunikacija u vezi sa sigurnosti;
 - .7. sigurnosna vrata, prepreke i rasvjeta; i
 - .8. sustavi sigurnosne opreme i opreme za nadgledanje opreme, ako postoje.
- 8.8. SSA mora razmotriti koje je osobe, aktivnosti, usluge i djelatnosti važno zaštititi. Ovo uključuje:
- .1. osoblje broda;
 - .2. putnike, posjetitelje, trgovce, mehaničare, lučko osoblje itd.;
 - .3. sposobnost da se održi sigurna plovidba i odziv u slučaju nužnosti;
 - .4. teret, posebno opasne terete ili štetne tvari;
 - .5. brodske zalihe;
 - .6. brodsku opremu i sustave za komunikaciju u vezi sa sigurnosnom zaštitom, ako postoji; i
 - .7. brodsku opremu i sustave za nadgledanje u vezi sa sigurnosnom zaštitom, ako postoje.
- 8.9. SSA mora uzeti u obzir sve moguće prijetnje koje mogu uključivati sljedeće tipove nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom:
- .1. oštećenje ili uništenje broda ili luke, npr. eksplozivnim napravama, požarom, sabotажom ili vandalizmom;
 - .2. otmica ili zauzimanje broda ili osoba na brodu;
 - .3. nedozvoljeno diranje tereta, vitalnih brodskih sustava ili opreme ili brodskih zaliha;
 - .4. neovlašteni pristup ili upotreba uključujući prisustvo slijepih putnika;
 - .5. krijumčarenje oružja ili opreme uključujući oružje za masovno uništenje;

- .6. korištenje broda za prijevoz osoba koje imaju namjeru izazvati nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom i/ili njihovom opremom;
 - .7. korištenje broda kao oružja ili kao sredstva za nastanak štete ili uništenja;
 - .8. napadi s mora za vrijeme boravka na vezu ili sidrištu; i
 - .9. napadi za vrijeme boravka na moru.
- 8.10. SSA bi trebao uzeti u obzir sve moguće slabe točke koje mogu uključivati:
- .1. sukobe između mjera sigurnosti i sigurnosne zaštite;
 - .2. sukobe između brodskih zaduženja i zadataka u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .3. dužnosti stražarenja, broj brodskog osoblja, posebno u vezi s utjecajem na umor, stanje pripravnosti i djelovanje posade;
 - .4. sve utvrđene nedostatke izobrazbe u vezi sa sigurnosnom zaštitom; i
 - .5. svu sigurnosnu opremu i sustave uključujući komunikacijske sustave.
- 8.11. CSO i časnik sigurnosne zaštite broda (SSO) bi uvijek trebali imati u vidu utjecaj koji mjere sigurnosne zaštite mogu imati na brodsko osoblje koje ostaje na brodu duže vremensko razdoblje. Prilikom određivanja mjera sigurnosne zaštite, posebnu pažnju treba posvetiti prikladnosti, udobnosti i privatnosti brodskog osoblja te sposobnosti održavanja njihove učinkovitosti kroz duže razdoblje.
- 8.12. Po dovršetku SSA-e, treba izraditi izvještaj koji se sastoji od sažetka o tijeku provođenja ocjene, opisa svih slabosti utvrđenih tijekom ocjene i opisa protumjera koje bi se mogle koristiti za rješavanje svake od tih slabih točaka. Izvještaj treba zaštititi od neovlaštenog pristupa ili razotkrivanja.
- 8.13. Ako SSA-u nije provela kompanija, izvještaj o SSA-i pregledava i prihvaća CSO.

Nadzor sigurnosne zaštite na licu mjesta

- 8.14. Nadzor sigurnosne zaštite na licu mjesta je sastavni dio bilo koje SSA. Nadzor sigurnosne zaštite na licu mjesta bi trebao ispitati i procijeniti postojeće brodske zaštitne mjere, postupke i djelatnosti za:
- .1. osiguravanje provođenja svih zaduženja u vezi sa sigurnosnom zaštitom na brodu;
 - .2. nadgledanje ograničenih područja kako bi se osigurao pristup samo ovlaštenim osobama;
 - .3. nadziranje prilaza brodu, uključujući sve sustave identifikacije;
 - .4. nadgledanje palubnih područja i područja koja okružuju brod;
 - .5. nadziranje ukrcaja osoba i njihovih osobnih stvari (prtljage u prtnji i bez prtnje te osobnih stvari brodskog osoblja);
 - .6. nadzor rukovanja teretom i dostave brodskih zaliha; i
 - .7. osiguravanje da su brodska sigurnosna komunikacija, informacije i oprema trenutačno spremni za upotrebu i na raspolaganju.

9. PLAN SIGURNOSNE ZAŠTITE BRODA

Općenito

- 9.1. Časnik sigurnosne zaštite kompanije (CSO) je odgovoran za izradu plana sigurnosne zaštite broda (SSP) i njegovo dostavljanje na odobrenje. Sadržaj svakog pojedinačnog SSP-a varira ovisno o pojedinom brodu na koji se odnosi. Ocjena sigurnosne zaštite broda (SSA) će utvrditi posebne značajke broda i moguće prijetnje kao i slabe točke. Pri izradi SSP-a treba navesti ova svojstva do pojedinosti. Uprave mogu pripremiti savjete o izradi i sadržaju SSP-a.

- 9.2. Svaki SSP mora:
- .1. opisati organizacijsku strukturu sigurnosne zaštite broda;
 - .2. opisati odnose broda s kompanijom, lukama, ostalim brodovima i drugim odgovarajućim tijelima koja su odgovorna za sigurnosnu zaštitu;
 - .3. opisati komunikacijske sustave koji omogućavaju učinkovitu trajnu komunikaciju unutar broda te između broda i ostalih sudionika, uključujući luke;
 - .4. opisati osnovne mjere sigurnosne zaštite za razinu 1 sigurnosne zaštite i izvedbene i fizičke, koje su uvijek na snazi;
 - .5. opisati dodatne mjere sigurnosne zaštite koje, bez odlaganja, omogućavaju prelazak broda na razinu 2 sigurnosne zaštite, i, kada je potrebno, do razine 3 sigurnosne zaštite;
 - .6. pobrinuti se za redoviti pregled ili reviziju SSP-a i za njegove izmjene s obzirom na stečeno iskustvo ili promijenjene okolnosti; i
 - .7. opisati postupke izvještavanja primjerenim kontaktnim točkama ugovorne vlade.
- 9.3. Priprema učinkovitog SSP-a zasniva se na temeljitoj ocjeni svih pitanja koja se odnose na sigurnosnu zaštitu broda, uključujući, posebno, detaljno poštivanje fizičkih i operativnih značajki, uključujući obrazac plovidbe, pojedinačnog broda.
- 9.4. Sve SSP-ove mora odobriti uprava, ili moraju biti odobreni u njeno ime. Ako za pregled ili odobrenje SSP-a, uprava koristi priznatu organizaciju za sigurnosnu zaštitu (RSO), ta RSO ne smije biti povezana niti s jednom drugom RSO koja je pripremala ili sudjelovala u izradi tog plana.
- 9.5. CSO-i i SSO-i moraju odrediti postupke za:
- .1. ocjenu daljnje učinkovitosti SSP-a; i
 - .2. izradu izmjena plana koje uslijede nakon njegova odobrenja.
- 9.6. Mjere sigurnosne zaštite koje su uključene u SSP moraju biti na snazi prilikom provođenja početne provjere usklađenosti sa zahtjevima poglavlja XI-2 i dijela A ovog Pravilnika. U protivnom se postupak izdavanja zahtjeva Međunarodne svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda ne može provoditi. Ako dođe do bilo kakve naknadne greške u radu sigurnosne opreme ili sustava ili otkazivanja mjera sigurnosne zaštite iz bilo kojeg razloga, uprava mora donijeti jednakovrijedne privremene mjere sigurnosne zaštite, o takvim mjerama mora biti obaviještena ili se s njima složiti.

Organizacija i provođenje dužnosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom na brodu

- 9.7. Pored smjernica danih u stavku 9.2., SSP bi trebao uspostaviti sljedeće, što se odnosi na sve razine sigurnosne zaštite:
- .1. dužnosti i odgovornosti svog brodskog osoblja koje ima ulogu u sigurnosnoj zaštiti;
 - .2. postupci ili zaštitne mjere potrebne da bi se omogućila neprekidna komunikacija koju treba održavati u svakom trenutku;
 - .3. postupci koji su potrebni za ocjenu daljnje učinkovitosti postupaka u vezi sa sigurnosnom zaštitom i sve sigurnosne opreme i sustava te opreme i sustava nadzora, uključujući postupke za utvrđivanje i odziv na greške u radu ili kvar opreme ili sustava;
 - .4. postupci i praksa za zaštitu podataka osjetljivih po pitanju sigurnosne zaštite koji se čuvaju u papirnom ili elektronskom obliku;

- .5. zahtjevi za vrstom i održavanjem sigurnosne opreme i sustava i opreme i sustava nadzora, ako postoje;
 - .6. postupci za osiguravanje pravovremenog dostavljanja i ocjene izvještaja koji se odnose na moguća kršenja sigurnosne zaštite ili pitanja u vezi sa sigurnosnom zaštitom; i
 - .7. postupci za uspostavljanje, održavanje i ažuriranje popisa svih opasnih tereta ili štetnih tvari koje se na brodu prevoze, uključujući njihov položaj.
- 9.8. Preostali dio odjeljka 9. upućuje posebno na mjere sigurnosne zaštite koje se mogu poduzeti na svakoj razini sigurnosne zaštite, i koje obuhvaćaju:
- .1. pristup brodu od strane brodskog osoblja, putnika, posjetioca itd.;
 - .2. ograničena područja na brodu;
 - .3. rukovanje teretom;
 - .4. dostavu brodskih zaliha;
 - .5. rukovanje prtljagom bez pratnje; i
 - .6. nadgledanje sigurnosne zaštite broda.

Prilaz brodu

- 9.9. SSP bi trebao uspostaviti mjere sigurnosne zaštite koje obuhvaćaju sve načine prilaza na brod utvrđene u SSA-i. Ovo uključuje sve:
- .1. pristupne ljestve;
 - .2. prilazne mostiće;
 - .3. prilazne rampe;
 - .4. prilazna vrata, okna, prozore i manje otvore;
 - .5. konope za vez i sidrene lance; i
 - .6. dizalice i uređaje za podizanje.
- 9.10. Za svaku od ovih stavki SSP mora utvrditi primjerena mjesta, gdje se primjenjuju ograničenja ili zabrane pristupa za svaku od razina sigurnosne zaštite. Za svaku razinu sigurnosne zaštite SSP mora uspostaviti vrstu ograničenja ili zabrane koja se primjenjuje i način njihovog provođenja.
- 9.11. Za svaku razinu sigurnosne zaštite SSP mora utvrditi načine identifikacije koji se zahtijevaju radi dozvole pristupa brodu koji pojedincima omogućava da ostanu na brodu bez dodatnog ispitivanja. Ovo može uključivati razvijanje primjerenog sustava identifikacije koji omogućuje trajno i privremeno utvrđivanje identiteta za brodsko osoblje i posjetioce, prema potrebi. Svi sustavi za identifikaciju na brodu moraju se, kada je to praktično izvedivo, uskladiti sa sustavom koji se primjenjuje u luci. Putnici moraju imati mogućnost dokazati svoj identitet pomoću propusnica za ukrcaj, putnih karata itd., ali im se ne smije dozvoliti pristup ograničenim područjima ako nisu pod nadzorom. SSP mora utvrditi odredbe kojima se osigurava da su sustavi za identifikaciju ispravno ažurirani te da zloupotreba postupaka podliježe disciplinskoj mjeri.
- 9.12. Osobama koje ne žele ili nisu u mogućnosti potvrditi svoj identitet i/ili potvrditi svrhu svojega posjeta kada se to od njih zahtijeva, treba zabraniti pristup brodu i o njihovom pokušaju dobivanja dozvole pristupa treba izvijestiti, kako je primjereno SSO-a, CSO-a, lučkog časnika sigurnosti (PFSO) i nacionalna ili lokalna tijela koja su odgovorna za sigurnosnu zaštitu.
- 9.13. SSP mora odrediti učestalost primjene bilo koje vrste nadzora pristupa, posebno ako se primjenjuju slučajnim redom ili povremeno.

Razina 1 sigurnosne zaštite

- 9.14. Na razini 1 sigurnosne zaštite, SSP mora odrediti mjere sigurnosne zaštite za nadzor pristupa brodu, pri čemu se može primijeniti sljedeće:
- .1. provjeravanje identiteta svih osoba koje se nastoje ukrcati na brod i potvrda njihovih razloga za to provjeravanjem, na primjer, uputstva o ukrcaju, putnih karata, propusnica za ukrcaj, radnih naloga itd.;
 - .2. u zajedničkoj vezi s lukom, brod mora osigurati da se odrede osigurana područja u kojima se mogu provoditi inspekcijski pregledi i pretraživanje osoba, prtljage (uključujući ručnu prtljagu), osobnih stvari, vozila i njihovog sadržaja;

- .3. u zajedničkoj vezi s lukom, brod mora osigurati da se vozila namijenjena za ukrcaj na brod za prijevoz automobila, ro-ro i druge putničke brodove, prije ukrcaja pretraže, u skladu s učestalošću koja se zahtijeva prema SSP-u;
 - .4. odvajanje osoba koje su prošle provjeru i njihovih osobnih stvari od osoba koje nisu prošle provjeru i njihovih osobnih stvari;
 - .5. odvajanje putnika koji se ukrcaju na brod od onih koji se iskrcaju;
 - .6. utvrđivanje prilaznih točaka koje se moraju osigurati ili nadgledati kako bi se spriječio neovlašteni pristup;
 - .7. osiguravanje, zaključavanjem ili na druge načine, pristupa prostorijama koje su bez nadzora i susjedne su područjima do kojih putnici i posjetioci imaju pristup; i
 - .8. održavanje kratkih sastanaka u vezi sa sigurnosnom zaštitom za svo brodsko osoblje, o mogućim prijetnjama, postupcima za prijavljivanje sumnjivih osoba, predmeta ili aktivnosti te o potrebi za oprezom.
- 9.15. Na razini 1 sigurnosne zaštite, svi koji se žele ukrcati na brod moraju biti pretraženi. Učestalost takvih pretraživanja, uključujući nasumična pretraživanja, mora se navesti u odobrenom SSP-u i uprava ju mora posebno odobriti. Takva pretraživanja mogu se najbolje provesti u luci, u uskoj suradnji s brodom i u njegovoj neposrednoj blizini. Osim ako ne postoje opravdani razlozi u vezi sa sigurnosnom zaštitom da se tako učini, od članova brodskog osoblja se ne zahtijeva da pretražuju svoje suradnike ili njihove osobne stvari. Svako takvo pretraživanje se provodi na način koji u potpunosti vodi računa o ljudskim pravima pojedinca i očuvanju njihovog osnovnog ljudskog dostojanstva.

Razina 2 sigurnosne zaštite

- 9.16. Na razini 2 sigurnosne zaštite, SSP mora utvrditi mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju radi zaštite od povećanog rizika od nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom, kako bi se osigurala veća opreznost i jači nadzor, što može uključivati:
- .1. pridruživanje dodatnog osoblja ophodnjama palubnih područja u vrijeme odmora kako bi se otkrio neovlašteni pristup;
 - .2. ograničavanje broja pristupnih točaka brodu utvrđivanjem onih koje treba zatvoriti i načina njihovog adekvatnog osiguravanja;
 - .3. uklanjanje pristupa brodu s morske strane, uključujući, na primjer, u zajedničkoj vezi s lukom, ophodnje brodicama;
 - .4. uspostavljanje, u uskoj suradnji s lukom, ograničenih područja s kopnene strane broda;
 - .5. povećanje učestalosti i temeljitosti pretraživanja osoba, osobnih stvari i vozila koja se ukrcaju ili utovaruju na brod;
 - .6. pratnja posjetioca na brodu;
 - .7. održavanje dodatnih posebnih kratkih sastanaka u vezi sa sigurnosnom zaštitom za svo brodsko osoblje o svim utvrđenim prijetnjama s naglaskom na postupke prijavljivanja sumnjivih osoba, predmeta ili aktivnosti i naglašavajući potrebu za pojačanim oprezom; i
 - .8. provođenje potpunog ili djelomičnog pretraživanja broda.

Razina 3 sigurnosne zaštite

- 9.17. Na razini 3 sigurnosne zaštite, brod bi morao zadovoljiti uputstva koja izdaju osobe odgovorne za nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome. SSP mora do pojedinosti razraditi mjere sigurnosne zaštite koje bi brod morao poduzeti, u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i lukom, što može uključivati:
- .1. ograničavanje pristupa na samo jedno mjesto pristupa koje je pod nadzorom;
 - .2. odobravanje pristupa samo osobama koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome;
 - .3. usmjeravanje osoba na brodu;
 - .4. otkazivanje ukrcaja ili iskrcaja;
 - .5. otkazivanje postupaka za ukrcaj tereta, dostavu; itd.;
 - .6. evakuacija broda;
 - .7. kretanje broda; i
 - .8. priprema za puno ili djelomično pretraživanje broda.

Ograničena područja na brodu

- 9.18. SSP mora utvrditi ograničena područja koja treba odrediti na brodu, navesti njihov opseg, vrijeme primjene, mjere sigurnosne zaštite koje se moraju poduzeti radi nadzora pristupa do njih i one koje treba poduzeti radi nadzora aktivnosti unutar tih područja. Svrha ograničenih područja je:
- .1. sprečavanje neovlaštenog pristupa;
 - .2. zaštita putnika, brodskog osoblja i osoblja iz luka ili drugih agencija koji imaju ovlaštenje za boravak na brodu;
 - .3. zaštita područja na brodu koja su osjetljiva po pitanju sigurnosne zaštite; i
 - .4. zaštita tereta i brodskih zaliha od nedozvoljenog diranja.
- 9.19. SSP mora osigurati postojanje jasno utvrđene politike i prakse nadzora pristupa do svih ograničenih područja.
- 9.20. SSP mora omogućiti da sva ograničena područja budu jasno označena, ukazujući da je pristup području ograničen i da neovlašteno prisustvo na tom području predstavlja kršenje sigurnosti.
- 9.21. Ograničena područja mogu uključivati:
- .1. zapovjednički most, prostorije strojeva kategorije A i druge kontrolne stanice kako je definirano u poglavlju II-2;
 - .2. prostorije koje sadrže sigurnosnu opremu i sustave i opremu i sustave za nadzor te upravljanje njima i upravljanje sustavom rasvjete;
 - .3. sustave ventilacije i klimatizacije i druge slične prostore;
 - .4. prostorije s pristupom do tankova pitke vode, pumpi ili sabirnica;
 - .5. prostorije koje sadrže opasne terete ili štetne tvari;
 - .6. prostorije koje sadrže pumpe tereta i njihove upravljačke kontrole;
 - .7. teretni prostori i prostori koji sadrže brodске zalihe;
 - .8. nastambe posade; i
 - .9. sva druga područja kako odredi CSO, putem SSA, do kojih mora biti ograničen pristup kako bi se održala sigurnost broda.

Razina 1 sigurnosne zaštite

- 9.22. Na razini 1 sigurnosne zaštite, SSP bi trebao utvrditi mjere sigurnosne zaštite koje se moraju primjenjivati na ograničena područja, što može uključivati:
- .1. zaključavanje ili osiguravanje pristupnih točaka;
 - .2. upotrebu opreme za nadzor u svrhu nadgledanja područja;
 - .3. upotrebu straža i ophodnji; i
 - .4. upotrebu automatskih uređaja za otkrivanje provala koji upozoravaju brodsko osoblje o neovlaštenom pristupu.

Razina 2 sigurnosne zaštite

- 9.23. Na razini 2 sigurnosne zaštite treba pojačati učestalost i jačinu nadgledanja ograničenih područja i nadzor pristupa do njih kako bi se osiguralo da samo ovlaštene osobe imaju pristup. SSP mora uspostaviti dodatne mjere sigurnosne zaštite koje treba primjenjivati, a koje mogu uključivati:
- .1. uspostavljanje ograničenih područja u blizini pristupnih točaka;
 - .2. trajno nadgledanje opreme za nadzor; i
 - .3. određivanje dodatnog osoblja za stražarenje i ophodnju ograničenih područja.

Razina 3 sigurnosne zaštite

- 9.24. Na razini 3 sigurnosne zaštite brod mora biti u skladu s uputstvima koja izdaju osobe koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili na prijetnju njome. SSP mora do pojedinosti razraditi mjere sigurnosne zaštite koje mora poduzeti brod u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i lukom, što može uključivati:
- .1. postavljanje dodatnih ograničenih područja na brodu u blizini nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili mjesta za koje se vjeruje da na njemu postoji prijetnja, do kojega je zabranjen pristup; i
 - .2. pretraživanje ograničenih područja kao dio pretraživanja broda.

Rukovanje teretom

- 9.25. Mjere sigurnosne zaštite koje se odnose na rukovanje teretom moraju:
- .1. spriječiti nedozvoljeno diranje; i
 - .2. spriječiti da se teret koji nije namijenjen za prijevoz primi i uskladišti na brodu.
- 9.26. Sigurnosne mjere, od kojih se neke moraju primijeniti u zajedničkoj vezi s lukom, uključuju postupke nadzora inventara na mjestima pristupa brodu. Kada se teret nađe na brodu, mora postojati mogućnost njegove identifikacije kao tereta koji ima odobrenje za ukrcaj na brod. Pored toga, treba odrediti mjere sigurnosne zaštite koje će osigurati da, jednom kada je teret na brodu, nema njegovog nedozvoljenog diranja.

Razina 1 sigurnosne zaštite

- 9.27. Na razini 1 sigurnosne zaštite, SSP mora uspostaviti mjere sigurnosne zaštite koje se moraju primjenjivati za vrijeme rukovanja teretom, koje mogu uključivati:
- .1. rutinsko pregledavanje tereta, jedinica za prijevoz tereta i teretnih prostora prije i za vrijeme operacija rukovanja teretom;
 - .2. provjere kojima se osigurava da teret koji se ukrcava odgovara onome u ispravama tereta;
 - .3. osiguravanje, u zajedničkoj vezi s lukom, da se vozila koja se ukrcavaju na brodove za prijevoz automobila, ro-ro i putničke brodove, pretraže prije ukrcaja u skladu s učestalosti koja se zahtijeva prema SSP-u; i
 - .4. provjeravanje zaštitnih pečatnih oznaka ili drugih načina koji se koriste za sprečavanje nedozvoljenog diranja.
- 9.28. Provjeravanje tereta može se postići na sljedeće načine:
- .1. vizualnim i fizičkim pregledom; i
 - .2. upotrebom opreme za skeniranje/otkrivanje, mehaničkih naprava ili pasa.
- 9.29. Kada postoje redovita ili ponavljana kretanja tereta, CSO ili SSO može, u dogovoru s lukom, dogovoriti rješenja s brodarima ili drugim osobama odgovornima za takav teret koja obuhvaćaju provjeravanje van lica mjesta, postavljanje zaštitnih pečatnih oznaka, određivanje vremenskog rasporeda, pripadnu dokumentaciju itd. O takvim rješenjima treba obavijestiti dotični PFSO i s njime se o tome dogovoriti.

Razina 2 sigurnosne zaštite

- 9.30. Na razini 2 sigurnosne zaštite, SSP mora utvrditi dodatne mjere sigurnosne zaštite koje se moraju primjenjivati za vrijeme rukovanja teretom, što može uključivati:
- .1. detaljno provjeravanje tereta, jedinica za prijevoz tereta i teretnih prostora;
 - .2. pojačane provjere kojima se osigurava da je utovaren samo teret koji se namjeravao utovariti;
 - .3. pojačano pretraživanje vozila koja se moraju ukrcati na brodove za prijevoz automobila, ro-ro i putničke brodove; i
 - .4. pojačana učestalost i pojedinačno provjeravanje zaštitnih pečatnih oznaka ili drugih metoda koje se koriste za sprečavanje nedozvoljenog diranja.

9.31. Detaljno provjeravanje tereta može se postići na sljedeće načine:

- .1. povećanjem učestalosti i temeljitosti vizualnog i fizičkog pregleda;
- .2. povećanjem učestalosti upotrebe opreme za skeniranje/otkrivanje, mehaničkih naprava, ili pasa; i
- .3. koordinacijom pojačanih mjera sigurnosne zaštite s brodarom ili drugom odgovornom strankom u skladu s postignutim sporazumom i uspostavljenim postupcima.

Razina 3 sigurnosne zaštite

9.32. Na razini 3 sigurnosne zaštite, brod mora zadovoljavati uputstva koja izdaju osobe koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome. SSP mora do pojedinosti razraditi mjere sigurnosne zaštite koje mora poduzeti brod, u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i lukom, što može uključivati:

- .1. zabranu utovara ili istovara tereta; i
- .2. provjeravanje popisa opasnih tereta i štetnih tvari koje se na brodu prevoze, ako postoje, i njihovog položaja.

Dostava brodskih zaliha

9.33. Mjere sigurnosne zaštite koje se odnose na dostavu brodskih zaliha moraju:

- .1. osigurati provjeravanje cjelovitosti brodskih zaliha i paketa;
- .2. sprečavati primanja brodskih zaliha bez pregleda;
- .3. sprečavati nedozvoljeno diranje; i
- .4. sprečavati prihvatanje brodskih zaliha ako nisu naručene.

9.34. Za brodove koji redovito upotrebljavaju luku, mogu se uvesti postupci koji uključuju brod, njegove dobavljače i luke koji obuhvaćaju obavještanje i vremenski raspored dostava i njihove dokumentacije. Uvijek mora postojati način kojim se potvrđuje da su zalihe koje se dostavljaju popraćene dokazom o tome da su naručene s broda.

Razina 1 sigurnosne zaštite

9.35. Na razini 1 sigurnosne zaštite, SSP mora utvrditi mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju za vrijeme dostave brodskih zaliha, što može uključivati:

- .1. provjere kojima se, prije nego se zalihe utovare na brod, osigurava da zalihe odgovaraju narudžbi; i
- .2. osiguravanje trenutačnog sigurnog pohranjivanja brodskih zaliha.

Razina 2 sigurnosne zaštite

9.36. Na razini 2 sigurnosne zaštite, SSP mora utvrditi dodatne mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju za vrijeme dostave brodskih zaliha, provođenjem provjera prije prihvatanja zaliha na brod i pojačanim inspekcijskim pregledima.

Razina 3 sigurnosne zaštite

9.37. Na razini 3 sigurnosne zaštite, brod mora zadovoljavati uputstva koja izdaju osobe koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome. SSP mora do pojedinosti razraditi mjere sigurnosne zaštite koje može poduzeti brod, u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i lukom, što može uključivati:

- .1. podvrgavanje brodskih zaliha još intenzivnijim provjerama;
- .2. pripreme za ograničavanje ili zabranu rukovanja brodskim zalihama; i
- .3. odbijanje prihvatanja brodskih zaliha na brod.

Rukovanje prtljagom bez pratnje

- 9.38. SSP mora uspostaviti mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju kako bi se osiguralo da se prtljaga bez pratnje (tj. sva prtljaga, uključujući osobne stvari, koja nije uz putnika ili člana brodskog osoblja na mjestu inspekcijskog pregleda ili pretrage) prepozna i podvrgne primjerenom pregledu snimanjem, uključujući pretraživanje, prije no što bude prihvaćena na brod. Nije predviđeno da se takva prtljaga podvrgava dvostrukom pregledu snimanjem i na brodu i u luci, pa u slučajevima kada su i brod i luka za to prikladno opremljeni odgovornost za pregled snimanjem treba preuzeti luka. Uska suradnja s lukom je bitna i moraju se poduzeti koraci za sigurno rukovanje prtljagom bez pratnje nakon pregleda snimanjem.

Razina 1 sigurnosne zaštite

- 9.39. Na razini 1 sigurnosne zaštite, SSP mora utvrditi mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju prilikom rukovanja prtljagom bez pratnje, kako bi se osiguralo stopostotni pregled snimanjem i pretraživanje prtljage bez pratnje što može uključiti upotrebu snimanja rendgenom.

Razina 2 sigurnosne zaštite

- 9.40. Na razini 2 sigurnosne zaštite, SSP mora utvrditi dodatne mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju prilikom rukovanja prtljagom bez pratnje, što uključuje i stopostotno snimanje rendgenom cjelokupne prtljage bez pratnje.

Razina 3 sigurnosne zaštite

- 9.41. Na razini 3 sigurnosne zaštite, brod mora biti u skladu s uputstvima koja izdaju osobe koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome. SSP mora do pojedinosti razraditi mjere sigurnosne zaštite koje mora poduzeti brod, u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i lukom, što može uključivati:
1. podvrgavanje takve prtljage još sveobuhvatnijem pregledu snimanjem, na primjer rendgenskim zrakama iz najmanje dva različita kuta;
 2. priprema za ograničavanje ili zabranu rukovanja prtljagom bez pratnje; i
 3. odbijanje prihvaćanja prtljage bez pratnje na brod.

Praćenje sigurnosne zaštite broda

- 9.42. Na brodu mora postojati mogućnost praćenja broda, ograničenih područja na brodu i područja koja okružuju brod. Ta mogućnost nadgledanja može uključivati upotrebu:
1. rasvjete;
 2. osoba na straži, sigurnosnih straža i palubnih dežurstava, uključujući ophodnje; i
 3. uređaja za automatsko otkrivanje provala i opreme za nadzor.
- 9.43. Kada se upotrebljavaju, uređaji za automatsko otkrivanje provala moraju aktivirati zvučni i/ili vizualni alarm na mjestu koje je pod stalnim nadzorom posade ili se nadgleda.
- 9.44. SSP mora odrediti postupke i opremu potrebne na svakoj razini sigurnosne zaštite i način da se osigura neprekidan rad opreme za nadgledanje, pri čemu treba uzeti u obzir moguće utjecaje vremenskih prilika ili prekide električne energije.

Razina 1 sigurnosne zaštite

- 9.45. Na razini 1 sigurnosne zaštite, SSP mora uspostaviti mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju, a mogu biti kombinacija rasvjete, dežurstava, sigurnosnih straža ili upotrebe sigurnosne opreme i opreme za nadzor kako bi se brodskom sigurnosnom osoblju omogućilo praćenje broda općenito kao i praćenje pojedinih prepreka i ograničenih područja zasebno.
- 9.46. Paluba broda i mjesta prilaza brodu moraju biti osvijetljena za vrijeme tame i u razdobljima slabe vidljivosti dok se provode aktivnosti u sučelju brod/luka ili u luci ili, kada je potrebno, na sidrištu. Za vrijeme plovidbe, kada je to potrebno, brodovi bi morali upotrebljavati maksimalnu raspoloživu rasvjetu koju dozvoljava sigurnost plovidbe, uzimajući u obzir odredbe Međunarodnih propisa za sprečavanje sudara na moru koji su na snazi. Prilikom uspostavljanja primjerene razine i položaja rasvjete treba razmotriti sljedeće:
1. brodsko osoblje mora biti u mogućnosti otkriti aktivnosti izvan broda, s kopna kao i s mora;
 2. rasvjetom obuhvaćena područja moraju uključiti područje na brodu i oko broda;

.3. rasvjeta mora olakšati identifikaciju osoblja na prilaznim mjestima; i

.4. rasvjeta se može osigurati pomoću koordinacije s lukom.

Razina 2 sigurnosne zaštite

9.47. Na razini 2 sigurnosne zaštite, SSP mora uspostaviti dodatne mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju za jačanje sposobnosti nadgledanja i nadzora, što može uključiti:

.1. povećanje učestalosti i temeljitosti sigurnosnih ophodnji;

.2. povećanje pokrivenosti rasvjetom i jačine rasvjete ili upotreba sigurnosne opreme i opreme za nadzor;

.3. zaduživanje dodatnog osoblja kao sigurnosnih stražara; i

.4. osiguravanje usklađivanja s ophodnjama brodicama s morske strane, te pješačkih ophodnji ili ophodnji u vozilima s kopnene strane, kada postoje.

9.48. Dodatna rasvjeta može biti potrebna kao zaštita od pojačanog rizika od nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom. Kada je potrebno, zahtjevi za dodatnom rasvjetom se mogu ispuniti usklađivanjem s lukom kako bi se omogućila dodatna rasvjeta s kopna.

Razina 3 sigurnosne zaštite

9.49. Na razini 3 sigurnosne zaštite, brod mora biti u skladu s uputstvima izdanim od strane osoba koje reagiraju na nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnje njima. SSP mora do pojedinosti razraditi mjere sigurnosne zaštite koje brod mora poduzeti, u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i lukom, što može uključiti:

.1. uključivanje sve rasvjete ili rasvjetljavanje okolnog područja broda;

.2. uključivanje sve brodske opreme za nadzor sposobne za bilježenje aktivnosti na brodu ili u njegovoj blizini;

.3. produžavanje do maksimuma duljine vremena u kojem takva oprema za nadzor može nastaviti s radom;

.4. priprema za podvodni inspekcijski pregled trupa broda; i

.5. uvođenje mjera, uključujući mali broj okretaja broorskog vijka, ako je izvedivo, da bi se spriječila mogućnost podvodnog pristupa trupu broda.

Razlikovanje razina sigurnosne zaštite

9.50. SSP mora utvrditi pojedinosti postupaka i mjera sigurnosne zaštite koje brod mora usvojiti ako je na višoj razini sigurnosne zaštite nego što je razina sigurnosne zaštite koja se primjenjuje za luku.

Aktivnosti koje nisu obuhvaćene Pravilnikom

9.51. SSP mora utvrditi pojedinosti postupaka i mjera sigurnosne zaštite koje brod mora primjenjivati kada:

.1. je u luci države koja nije ugovorna vlada;

.2. je u sučelju s brodom na koji se ovaj Pravilnik ne primjenjuje;

.3. je u sučelju s fiksnom ili plutajućom platformom ili pokretnom jedinicom za bušenje na mjestu; ili

.4. je u sučelju s pristaništem ili lukom za koju se ne zahtijeva usklađenost s poglavljem XI-2 i dijelom A ovog Pravilnika.

Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti

9.52. SSP mora do pojedinosti razraditi način postupanja sa zahtjevima luke za Deklaracijama o sigurnosnoj zaštiti i okolnosti pod kojima sam brod mora zatražiti DoS.

Revizija i pregled

9.53. SSP mora utvrditi na koji način CSO i SSO namjeravaju provoditi reviziju trajne učinkovitosti SSP-a i postupak koji treba poštivati prilikom pregleda, ažuriranja ili izmjene SSP-a.

10. ZAPISI

Općenito

- 10.1. Zapisi moraju biti na raspolaganju propisno ovlaštenim časnicima ugovornih vlada kako bi provjerili da se odredbe planova sigurnosne zaštite broda provode.
- 10.2. Zapisi se mogu čuvati u bilo kojem obliku ali ih treba zaštititi od neovlaštenog pristupa ili razotkrivanja.

11. ČASNIK SIGURNOSNE ZAŠTITE KOMPANIJE

Odgovarajuće smjernice su dane u odjeljcima 8., 9. i 13.

12. ČASNIK SIGURNOSNE ZAŠTITE BRODA

Odgovarajuće smjernice su dane u odjeljcima 8., 9. i 13.

13. IZOBRAZBA, VJEŽBE I GRUPNE VJEŽBE U VEZI SA SIGURNOSNOM ZAŠTITOM BRODA

Izobrazba

- 13.1. Časnik sigurnosne zaštite kompanije (CSO) i primjereno osoblje kompanije na kopnu, kao i časnik sigurnosti broda (SSO) moraju biti upoznati sa, i proći izobrazbu o nekim od, ili svim sljedećim stavkama, kako je primjereno:

- .1. uprava sigurnosne zaštite;
- .2. odgovarajuće međunarodne konvencije, kodeksi i preporuke;
- .3. odgovarajuće zakonodavstvo i pravila vlade;
- .4. odgovornosti i funkcije drugih organizacija za sigurnosnu zaštitu;
- .5. metodologija ocjene sigurnosne zaštite broda;
- .6. metode sigurnosnog nadzora i inspekcijskih pregleda u vezi sa sigurnosnom zaštitom broda;
- .7. djelatnosti i stanja broda i luke;
- .8. mjere sigurnosne zaštite broda i luke;
- .9. pripravnost i odziv u slučaju nužnosti i planiranje djelovanja u nepredvidivim okolnostima;
- .10. tehnike davanja uputstava u vezi sa sigurnosnom obukom i osposobljavanjem u vezi sa sigurnosnom zaštitom, uključujući mjere i postupke sigurnosne zaštite;
- .11. rukovanje osjetljivim podacima u vezi sa sigurnosnom zaštitom i komunikacija koja se odnosi na sigurnosnu zaštitu;
- .12. poznavanje postojećih prijetnji i obrazaca u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
- .13. prepoznavanje i otkrivanje oružja, opasnih tereta i naprava;
- .14. prepoznavanje, na nediskriminirajućoj osnovi, značajki i obrazaca ponašanja osoba koje bi mogle ugroziti sigurnosnu zaštitu;
- .15. tehnike izbjegavanja mjera sigurnosne zaštite;
- .16. sigurnosna oprema i sustavi i njihova radna ograničenja;
- .17. metode provođenja revizije, inspekcijskih pregleda, nadzora i praćenja;
- .18. metode fizičkog pretraživanja i nenametljivih inspekcijskih pregleda;
- .19. vježbe i grupne vježbe u vezi sa sigurnosnom zaštitom, uključujući vježbe i grupne vježbe s lukama; i
- .20. ocjena vježbi i grupnih vježbi u vezi sa sigurnosnom zaštitom

- 13.2. Dodatno, SSO morao biti upoznat sa, i proći izobrazbu o nekim od, ili svim sljedećim stavkama, kako je primjereno:
- .1. opći plan broda;
 - .2. plan sigurnosne zaštite broda i postupci u vezi s njim (uključujući izobrazbu o načinu odziva u poznatim situacijama);
 - .3. tehnike vođenja i nadzora masa;
 - .4. djelovanje sigurnosne opreme i sustava; i
 - .5. ispitivanja, baždarenje i održavanje na moru sigurnosne opreme i sustava.
- 13.3. Brodsko osoblje koje ima posebna zaduženja u vezi sa sigurnosnom zaštitom mora imati dostatno znanje i sposobnost izvršavanja dodijeljenih zaduženja, uključujući, kako je primjereno:
- .1. poznavanje trenutno postojećih sigurnosnih prijetnji i obrazaca;
 - .2. prepoznavanje i otkrivanje oružja, opasnih tvari i naprava;
 - .3. prepoznavanje značajki i obrazaca ponašanja osoba koje bi mogle ugroziti sigurnost;
 - .4. tehnike izbjegavanja mjera sigurnosne zaštite;
 - .5. tehnike vođenja i nadzora masa;
 - .6. komunikacije u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .7. poznavanje postupaka u nužnosti i planova djelovanja u nepredvidivim okolnostima;
 - .8. djelovanje sigurnosne opreme i sustava;
 - .9. ispitivanje, baždarenje i održavanje na moru sigurnosne opreme i sustava;
 - .10. tehnike inspekcijskog pregleda, nadzora i praćenja; i
 - .11. načini fizičkog pretraživanja osoba, osobnih stvari, prtljage, tereta i brodskih zaliha.
- 13.4. Svo ostalo brodsko osoblje mora imati dostatno znanje o, i biti upoznato s odgovarajućim odredbama plana sigurnosne zaštite broda (SSP), uključujući:
- .1. značenje i posljedice zahtjeve različitih razina sigurnosne zaštite;
 - .2. poznavanje plana sigurnosne zaštite i planova djelovanja u nepredvidivim okolnostima;
 - .3. prepoznavanje i otkrivanje oružja, opasnih tvari i naprava;
 - .4. prepoznavanje, na nediskriminirajućim osnovama, značajki i obrazaca ponašanja osoba koje bi mogle ugroziti sigurnost; i
 - .5. tehnike izbjegavanja mjera sigurnosne zaštite.

Vježbe i grupne vježbe

- 13.5. Cilj vježbi i grupnih vježbi je osigurati osposobljenost brodskog osoblja za sva dodijeljena zaduženja u vezi sa sigurnosnom zaštitom na svim razinama sigurnosne zaštite i utvrđivanje svih nedostataka u vezi sa sigurnosnom zaštitom koje treba riješiti.
- 13.6. Kako bi se osigurala učinkovita provedba odredaba plana sigurnosne zaštite broda, vježbe se moraju provoditi najmanje jednom svaka tri mjeseca. Pored toga, u slučajevima kada se, u bilo kojem trenutku, više od 25 % brodskog osoblja zamijeni osobljem koje prethodno nije sudjelovalo niti u jednoj vježbi na tom brodu unutar zadnja tri mjeseca, treba provesti vježbe u roku tjedan dana od zamjene. Ove vježbe moraju ispitati pojedinačne elemente plana kao što su prijetnje sigurnosnoj zaštiti navedene u stavku 8.9.

- 13.7. Različite vrste grupnih vježbi, što može uključivati sudjelovanje časnika sigurnosne zaštite kompanije, časnika sigurnosne zaštite luke, odgovarajućih tijela ugovornih vlada kao i časnika sigurnosne zaštite broda, ako su na raspolaganju, moraju se provoditi najmanje jednom svake kalendarske godine, uz najviše 18 mjeseci razmaka između vježbi. Ovim se skupnim vježbama moraju ispitati komunikacije, usklađenost, raspoloživost resursa i odziv. Ove vježbe mogu biti:
- .1. u prirodnoj veličini ili u živo;
 - .2. stolna simulacija ili seminar; ili
 - .3. kombinacija s ostalim održanim skupnim vježbama, kao što su grupne vježbe traganja i spašavanja ili odziva u slučaju nužnosti.
- 13.8. Uprava mora priznati sudjelovanje kompanije u grupnoj vježbi s drugom ugovornom vladom.

14. SIGURNOSNA ZAŠTITA LUKE

Odgovarajuće smjernice su dane u odjeljcima 15., 16. i 18.

15. OCJENA SIGURNOSNE ZAŠTITE LUKE

Općenito

- 15.1. Ocjenu sigurnosne zaštite luke (PFSA) može provoditi priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu (RSO). Međutim, odobrenje dovršene PFSA može dati samo odgovarajuća ugovorna vlada.
- 15.2. Ako ugovorna vlada koristi RSO za pregled ili provjeru usklađenosti PFSA-e, RSO ne smije biti u vezi ni sa jednom drugom RSO koja je pripremala ili pomagala u izradi te ocjene.
- 15.3. PFSA mora obraditi sljedeće elemente unutar luke:
- .1. fizičku sigurnosnu zaštitu;
 - .2. strukturalnu cjelovitost;
 - .3. sustave osobne zaštite;
 - .4. politike postupanja;
 - .5. radijske i telekomunikacijske sustave, uključujući računalne sustave i mreže;
 - .6. odgovarajuću prometnu infrastrukturu;
 - .7. komunalije; i
 - .8. ostala područja koja mogu, ako su oštećena ili se koriste za nedozvoljeno promatranje, predstavljati rizik za osobe, imovinu ili djelatnosti unutar luke.
- 15.4. Osobe uključene u PFSA moraju imati mogućnost pozvati se na stručnu pomoć u vezi:
- .1. poznavanja trenutno postojećih sigurnosnih prijetnji i obrazaca;
 - .2. prepoznavanja i otkrivanja oružja, opasnih tvari i naprava;
 - .3. prepoznavanja, na nediskriminirajućoj osnovi, značajki i obrazaca ponašanja osoba koje bi mogle ugroziti sigurnosnu zaštitu;
 - .4. tehnika izbjegavanja sigurnosnih mjera;
 - .5. metoda koje se koriste za izazivanje nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .6. učinaka eksploziva na lučke zgrade i službe;
 - .7. sigurnosne zaštite luka;
 - .8. prakse lučkog poslovanja;
 - .9. planiranja djelovanja u nepredvidivim okolnostima, pripravnosti i odziva na situacije nužnosti;
 - .10. fizičkih mjera sigurnosne zaštite, npr. ograda;

- .11. radijskih i telekomunikacijskih sustava, uključujući računalne sustave i mreže;
- .12. prometa i civilnog inženjerstva; i
- .13. djelatnosti broda i luke.

Utvrđivanje i ocjena važnih posjeda i infrastrukture koje je važno štititi

- 15.5. Utvrđivanje i ocjena važne imovine i infrastrukture je postupak kroz koji se mora uspostaviti relativni značaj zgrada i instalacija za funkcioniranje luke. Ovaj je postupak utvrđivanja i ocjene značajan jer omogućava da se strategije ublažavanja usmjere na onu imovinu i zgrade koje je važnije zaštititi od nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom. Ovaj postupak mora uzeti u obzir mogućnost gubitka života, gospodarski značaj luke, simboličnu vrijednost i prisustvo vladinih objekata.
- 15.6. Utvrđivanje i ocjena imovine i infrastrukture koristi se za razvrstavanje prema prioritetu njihovog relativnog značaja za zaštitu. Prvenstvena briga mora biti izbjegavanje smrti ili ozljede. Također je važno razmotriti mogu li luka, zgrade ili instalacije nastaviti sa radom bez nekog posjeda te u kojem je opsegu moguće hitro ponovno uspostavljanje uobičajenog funkcioniranja.
- 15.7. Imovina i infrastruktura koja se smatra važnom za zaštitu može uključivati:
 - .1. prilaze, ulaze, pristupe, sidrišta te područja za manevar i vez;
 - .2. teretne uređaje, terminale, skladišne površine i opremu za rukovanje teretom;
 - .3. sustave kao što su sustavi električne distribucije, radijski i telekomunikacijski sustavi te računalni sustavi i mreže;
 - .4. lučke sustave upravljanja prometom brodova i pomoći u plovidbi;
 - .5. energetska postrojenja, cjevovode tereta i opskrbu vodom;
 - .6. mostove, željeznice, ceste;
 - .7. brodove lučkih službi, uključujući pilotske brodice, tegljače, dostavne brodice itd.;
 - .8. sigurnosnu opremu i sustave i opremu i sustave za nadzor; i
 - .9. more u sastavu luke.
- 15.8. Jasno utvrđivanje posjeda i infrastrukture je presudno za procjenu zahtjeva u vezi sa sigurnosnom zaštitom luke, određivanje prioriteta zaštitnih mjera i odluke u vezi s izmještanjem resursa radi bolje zaštite luke. Postupak može uključivati savjetovanje s odgovarajućim tijelima u vezi s građevinama u blizini luke koje bi mogle prouzročiti oštećenje u okviru luke ili bi mogle biti upotrijebljene u svrhu izazivanja oštećenja luke ili za nedozvoljeno promatranje luke ili za odvratanje pažnje.

Utvrđivanje mogućih prijetnji za imovinu i infrastrukturu i vjerojatnost njihovog pojavljivanja kako bi se odredile mjere sigurnosne zaštite i njihov prioritet

- 15.9. Treba odrediti moguće radnje koje bi mogle ugroziti sigurnosnu zaštitu posjeda i infrastrukture te metode provođenja tih radnji kako bi se ocijenile slabosti navedenih posjeda ili mjesta nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom, utvrdili zahtjevi sigurnosne zaštite i njihov prioritet kako bi se omogućilo planiranje i izmještanje resursa. Utvrđivanje i ocjena svakog potencijalnog čina i metode njegovog provođenja zasniva se na različitim čimbenicima, uključujući ocjenu ugroženosti koju daju vladine agencije. Osobe koje provode ocjenu se, pri utvrđivanju i ocjenjivanju prijetnji, ne moraju oslanjati na scenarij najgoreg slučaja za vođenje planiranja i izmještanja resursa.
- 15.10. PFSA mora uključiti ocjenu koja se provodi u dogovoru s odgovarajućom državnom organizacijom za sigurnosnu zaštitu kako bi se odredilo:
 - .1. sve specifične aspekte luke, uključujući promet brodova koji koriste luku, koji povećavaju vjerojatnost da luka postane metom napada;
 - .2. vjerojatne posljedice napada na luku ili u luci, kao što su gubitak života, šteta na imovini i gospodarske štete, uključujući ometanja prijevoznih sustava;

- .3. sposobnost i namjeru osoba koje bi mogle izvesti takav napad; i
- .4. moguću vrstu ili vrste napada,
- dajući sveukupnu ocjenu razine opasnosti protiv koje moraju biti razvijene mjere sigurnosne zaštite.
- 15.11. PFSA mora razmotriti sve moguće prijetnje koje mogu uključivati sljedeće vrste nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom:
- .1. oštećenje ili uništenje luke ili broda, npr. eksplozivnim napravama, požarom, sabotажom ili vandalizmom;
- .2. otmica ili zauzimanje broda ili osoba na brodu;
- .3. nedozvoljeno diranje tereta, bitne opreme ili sustava broda ili brodskih zaliha;
- .4. neovlašteni pristup ili upotreba, uključujući prisustvo slijepih putnika;
- .5. krijumčarenje oružja ili opreme, uključujući oružje za masovno uništenje;
- .6. upotreba broda za prijevoz osoba koje namjeravaju izazvati nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom i njihove opreme;
- .7. upotreba samog broda kao oružja ili kao sredstva za izazivanje štete ili uništenja;
- .8. blokiranje ulaza u luku, brodskih prevodnica, pristupa itd.; i
- .9. napad nuklearnim, biološkim i kemijskim oružjem.
- 15.12. Postupak mora uključiti savjetovanje s odgovarajućim tijelima u vezi s građevinama u blizini luke koje bi mogle izazvati oštećenje u okviru luke ili biti upotrijebljene u svrhu izazivanja oštećenja luke ili za nedozvoljeno promatranje luke ili za odvrćanje pažnje.

Utvrđivanje, odabir i razvrstavanje po prioritetu protumjera te proceduralne izmjene i njihova razina učinkovitosti u smanjivanju ranjivosti

- 15.13. Utvrđivanje protumjera i njihovo razvrstavanje po prioritetu je osmišljeno kako bi se osiguralo da se najučinkovitije mjere sigurnosne zaštite primijene za smanjivanje ranjivosti luke ili sučelja brod/luka od mogućih prijetnji.
- 15.14. Mjere sigurnosne zaštite se odabiru na osnovu čimbenika kao što je njihova učinkovitost u smanjivanju vjerojatnosti napada i procjenjuju se korištenjem informacija koje uključuju:
- .1. sigurnosni nadzor, inspekcijske preglede i revizije;
- .2. savjetovanje s vlasnicima i operaterima luke te vlasnicima/operaterima obližnjih zgrada, kako je primjereno;
- .3. povijesne podatke o nezgodama u vezi sa sigurnosnom zaštitom; i
- .4. djelatnosti u okviru luke.

Utvrđivanje slabih točaka

- 15.15. Utvrđivanje slabih točaka fizičkih građevina, sustava osobne zaštite, postupaka, ili drugih područja koja mogu dovesti do nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom može se koristiti za određivanje mogućnosti uklanjanja ili ublažavanja tih slabih točaka. Na primjer, analiza može otkriti slabe točke sustava sigurnosne zaštite luke ili nezaštićene infrastrukture kao što su opskrba vodom, mostovi, i dr. što bi se moglo riješiti fizičkim mjerama, tj. trajnim preprekama, alarmima, opremom za nadzor itd.
- 15.16. Utvrđivanje slabih točaka mora uključiti razmatranje:
- .1. prilaza luci i brodovima na sidru u luci, s morske i kopnene strane;
- .2. strukturalne cjelovitosti molova, lučkih kapaciteta i pripadnih građevina;
- .3. postojećih mjera i postupaka sigurnosne zaštite, uključujući sustave za identifikaciju;

- .4. postojećih mjera i postupaka sigurnosne zaštite koji se odnose na lučke službe i sredstva;
- .5. mjera zaštite radio i telekomunikacijske opreme, lučkih službi i sredstava, uključujući računalne sustave i mreže;
- .6. susjednih područja koja se mogu koristiti za vrijeme napada ili za napad;
- .7. postojećih sporazuma s privatnim društvima za sigurnosnu zaštitu koja pružaju usluge sigurnosne zaštite s morske ili kopnene strane;
- .8. svih sukobljenih politika između mjera i postupaka sigurnosti i sigurnosne zaštite;
- .9. svih sukobljenih lučkih zaduženja i zaduženja u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
- .10. svih ograničenja u vezi s provođenjem i osobama;
- .11. svih nedostataka otkrivenih tijekom izobrazbe i vježbi; i
- .12. svih nedostataka utvrđenih za vrijeme dnevnih operacija, nakon nezgoda ili uzbuna, izvještaja o pitanjima sigurnosne zaštite, provođenju mjera nadzora, revizija itd.

16. PLAN SIGURNOSNE ZAŠTITE LUKE

Općenito

- 16.1. Za izradu plana sigurnosne zaštite luke (PFSP) odgovoran je časnik sigurnosne zaštite luke (PFSO). Nije nužno da PFSO osobno provodi sva zaduženja u vezi s njegovim radnim mjestom, no međutim, krajnja odgovornost za njihovo ispravno izvršavanje ostaje na pojedinom PFSO-u.
- 16.2. Sadržaj svakog pojedinog PFSP-a varira ovisno o posebnim okolnostima luke ili luka, koje obuhvaća. Ocjena sigurnosne zaštite luke (PFSA) će utvrditi posebna svojstva luke, i potencijalne opasnosti za sigurnosnu zaštitu koje su dovele do potrebe za imenovanjem PFSO-a i izradom PFSP-a. Pri izradi PFSP-a zahtijevat će se da ova svojstva kao i druga lokalna ili državna sigurnosna razmatranja budu navedena u PFSP-u kao i utvrđivanje primjerenih mjera sigurnosne zaštite kako bi se na minimum svela vjerojatnost kršenja sigurnosne zaštite i posljedice potencijalnih opasnosti. Ugovorne vlade mogu pripremiti savjet u vezi s izradom i sadržajem PFSP.
- 16.3. Svi PFSP-ovi moraju:
 - .1. do pojedinosti razraditi organizaciju sigurnosne zaštite luke;
 - .2. navesti veze organizacije s drugim odgovarajućim tijelima i potrebnim komunikacijskim sustavima kako bi se omogućilo učinkovito trajno djelovanje organizacije i njezine veze s drugima, uključujući brodove u luci;
 - .3. do pojedinosti razraditi mjere razine 1 sigurnosne zaštite, i operativne i fizičke, koje će biti na snazi;
 - .4. do pojedinosti razraditi dodatne mjere sigurnosne zaštite koje će omogućiti da luka bez odlaganja pređe na razinu 2 sigurnosne zaštite i, kada je potrebno, razinu 3 sigurnosne zaštite;
 - .5. omogućiti redovite preglede ili reviziju PFSP-a i njegovih izmjena s obzirom na stečena iskustva ili izmijenjene okolnosti; i
 - .6. do pojedinosti razraditi postupke izvještavanja primjerenih kontaktnih točaka ugovorne vlade.

- 16.4. Priprema učinkovitog PFSP-a zasniva se na podrobnoj ocjeni svih pitanja koja se odnose na sigurnosnu zaštitu luke, uključujući, posebno, podrobno uvažavanje fizičkih i operativnih značajki pojedine luke.
- 16.5. Ugovorne vlade moraju odobriti PFSP luka koje su u njihovoj nadležnosti. Ugovorne vlade moraju razviti postupke ocjene trajne učinkovitosti svakog PFSP-a i mogu zatražiti izmjene PFSP-a prije njegovog prvog odobrenja ili nakon njegova odobrenja. PFSP mora omogućiti pohranjivanje zapisa o nezgodama u vezi sa sigurnosnom zaštitom i prijetnjama, pregledima, revizijama, izobrazbom, vježbama i grupnim vježbama kao dokaz usklađenosti s tim zahtjevima.
- 16.6. Mjere sigurnosne zaštite uključene u PFSP moraju stupiti na snagu u razumnom roku nakon odobrenja PFSP-a i PFSP mora utvrditi kada svaka od mjera stupa na snagu. Ako postoji mogućnost bilo kakvog kašnjenja u provođenju tih mjera, o tome se treba dogovoriti s ugovornom vladom koja je odgovorna za odobrenje PFSP-a i treba dogovoriti zadovoljavajuće alternativne privremene mjere sigurnosne zaštite koje pružaju jednakovrijednu razinu sigurnosne zaštite i pokrivaju svako privremeno razdoblje.
- 16.7. Upotreba vatrenog oružja na brodovima ili u njihovoj blizini te u lukama može predstavljati poseban i značajan rizik za sigurnost, posebno u vezi s određenim opasnim ili štetnim tvarima, i mora se razmotriti vrlo pažljivo. U slučaju da ugovorna vlada odluči da je u ovim područjima potrebna upotreba naoružanog osoblja, ta ugovorna vlada mora osigurati da je osoblje propisno ovlašteno i obučeno za upotrebu svoga oružja te da je svjesno specifičnih rizika za sigurnost koji postoje u tim područjima. Ako ugovorna vlada odobri upotrebu vatrenog oružja, ona mora izdati posebne sigurnosne smjernice za njegovu upotrebu. PFSP mora sadržavati posebne smjernice o ovom pitanju, posebno s obzirom na njegovu primjenu na brodove koji prevoze opasne terete ili štetne tvari.

Organizacija i izvođenje lučkih zaduženja u vezi sa sigurnosnom zaštitom

- 16.8. Pored smjernica danih u stavku 16.3., PFSP mora utvrditi sljedeće, što se odnosi na sve razine sigurnosne zaštite:
- .1. uloga i struktura lučke organizacije za sigurnosnu zaštitu;
 - .2. zaduženja, odgovornosti i zahtjevi za izobrazbom svog osoblja luke koje ima zaduženja u vezi sa sigurnosnom zaštitom kao i mjere u vezi s izvedbom potrebnom kako bi se omogućila ocjena njihove pojedinačne učinkovitosti;
 - .3. veze lučke organizacije za sigurnosnu zaštitu s drugim nacionalnim ili lokalnim tijelima s odgovornostima u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .4. komunikacijski sustavi predviđeni za omogućavanje učinkovite i trajne komunikacije između sigurnosnog osoblja luke, brodova u luci i, kada je primjereno, s državnim ili lokalnim tijelima koja imaju odgovornosti u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .5. postupci zaštitnih mjera potrebni da bi se omogućilo održavanje takve trajne komunikacije u svakom trenutku;
 - .6. postupci i prakse za zaštitu podataka osjetljivih po pitanju sigurnosne zaštite koji se čuvaju u papirnatom ili elektroničkom obliku;
 - .7. postupci za ocjenu trajne učinkovitosti mjera sigurnosne zaštite, postupaka i opreme, uključujući utvrđivanje pogreške ili kvara opreme i odziv na to;
 - .8. postupci koji omogućavaju dostavljanje i ocjenu izvještaja koji se odnose na moguća kršenja sigurnosne zaštite ili pitanja u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
 - .9. postupci koji se odnose na rukovanje teretom;
 - .10. postupci koji obuhvaćaju dostavu brodskih zaliha;

- .11. postupci za održavanje i ažuriranje izvještaja o opasnim teretima i štetnim tvarima i njihovom položaju unutar luke;
 - .12. sredstva uzbunjivanja i pribavljanja usluga obalne straže i specijalnih timova za traganje, uključujući traganje za bombama i podvodna traganja;
 - .13. postupci za pomoć brodskim časnicima sigurnosne zaštite u potvrđivanju identiteta onih koji se žele ukrcati na brod, kada se to zahtijeva; i
 - .14. postupci za omogućavanje izlaska na kopno brodskom osoblju ili izmjene osoblja, kao i pristup posjetiocima na brod, uključujući predstavnike organizacija skrbi za pomorce i organizacija rada.
- 16.9. Preostali dio odjeljka 16. odnosi se posebno na mjere sigurnosne zaštite koje bi se mogle poduzeti na svakoj razini sigurnosne zaštite obuhvaćajući:
- .1. prilaz u luku;
 - .2. ograničena područja unutar luke;
 - .3. rukovanje teretom;
 - .4. dostavu brodskih zaliha;
 - .5. rukovanje prtljagom bez pratnje; i
 - .6. nadgledanje sigurnosne zaštite luke.

Prilaz u luku

- 16.10. PFSP mora uspostaviti mjere sigurnosne zaštite koje obuhvaćaju sve načine prilaza u luku utvrđene u PFSA-u.
- 16.11. Za svaku od ovih stavki PFSP treba utvrditi primjerena mjesta na kojima se primjenjuju ograničenja ili zabrane pristupa na svakoj razini sigurnosne zaštite. Za svaku razinu sigurnosne zaštite PFSP mora utvrditi vrstu ograničenja ili zabrane koja se primjenjuje i načine njihova stupanja na snagu.
- 16.12. Za svaku razinu sigurnosne zaštite PFSP mora odrediti načine identifikacije koji se zahtijevaju kako bi se dozvolio pristup u luku koji će pojedincima omogućiti zadržavanje unutar luke bez daljnjeg provjeravanja. Ovo može uključivati razvoj primjerenog sustava identifikacije, koji omogućava trajne i privremene identifikacije, za osoblje luke odnosno posjetioce. Svaki sustav identifikacije za luku mora, kada je to izvedivo, biti usklađen sa sustavom koji se primjenjuje na brodovima koji redovito koriste luku. Putnici moraju biti u mogućnosti dokazati svoj identitet pomoću propusnica za ukrcaj, putnih karata itd., ali im se ne smije dozvoliti pristup ograničenim područjima osim kada su pod nadzorom. PFSP mora propisati odredbe kojima će osigurati redovito ažuriranje sustava identifikacije te da zloupotreba postupaka podliježe disciplinskim mjerama.
- 16.13. Osobama koje ne žele ili nisu u mogućnosti utvrditi svoj identitet i/ili potvrditi svrhu svog posjeta kada se to od njih zahtijeva, treba zabraniti pristup u luku i njihov pokušaj dobivanja dozvole pristupa treba prijaviti PFSP-u i državnim ili lokalnim tijelima koja nose odgovornost u vezi sa sigurnosnom zaštitom.
- 16.14. PFSP mora utvrditi mjesta gdje će se provoditi pretraživanja osoba, osobnih stvari i vozila. Takva mjesta trebaju biti natkrivena kako bi se omogućio neprekinuti rad, bez obzira na prevladavajuće vremenske prilike, u skladu s učestalošću utvrđenom u PFSP-u. Jednom kada je pretraživanje obavljeno, osobe, osobne stvari i vozila nastavljaju s kretanjem izravno prema ograničenim područjima za čekanje, ukrcaj ili utovar automobila.
- 16.15. PFSP mora odrediti zasebna mjesta za osobe koje su prošle provjeru i njihove stvari te osobe koje nisu prošle provjeru i njihove stvari, i ako je moguće zasebna područja za ukrcavanje/iskrcavanje putnika, brodskog osoblja i njihovih stvari kako bi se osiguralo da osobe koje nisu prošle provjeru nisu u mogućnosti doći u kontakt s osobama koje su prošle provjeru.
- 16.16. PFSP mora odrediti učestalost primjene svih mjera nadzora pristupa, posebno ako se moraju primjenjivati slučajnim redom ili povremeno.

Razina 1 sigurnosne zaštite

16.17. Na razini 1 sigurnosne zaštite, PFSP mora odrediti točke nadzora na kojima se mogu primjenjivati sljedeće mjere sigurnosne zaštite:

- .1. ograničena područja koja se ograđuju pomoću okvira ili drugih prepreka prema standardu koji mora odobriti ugovorna vlada;
- .2. provjeravanje identiteta svih osoba koje traže ulazak u luku vezano za brod, uključujući putnike, brodsko osoblje i posjetioce, i potvrda njihovih razloga za to, provjeravanjem, na primjer, uputstava o ukrcaju, putnih karata, propusnica za ukrcaj, radnih naloga itd.;
- .3. provjeravanje vozila koja koriste osobe koje žele ući u luku vezano za brod;
- .4. provjera identiteta lučkog osoblja i osoba zaposlenih unutar luke i njihovih vozila;
- .5. ograničavanje pristupa kako bi se isključile osobe koje nisu zaposlene u luci ili ne rade u okviru nje, ako nisu u mogućnosti potvrditi svoj identitet;
- .6. provođenje pretraživanja osoba, osobnih stvari, vozila i njihovih sadržaja; i
- .7. utvrđivanje svih pristupnih točaka koje nisu u redovitoj upotrebi, koje treba trajno zatvoriti i zabraviti.

16.18. Na razini 1 sigurnosne zaštite, svi koji zahtijevaju pristup luci moraju se pretražiti. Učestalost takvih pretraživanja, uključujući nasumične pretrage, mora se navesti u odobrenom PFSP-u i mora ju posebno odobriti ugovorna vlada. Osim ako za to ne postoje opravdani razlozi u vezi sa sigurnosnom zaštitom, od članova posade neće se zahtijevati da pretražuju svoje suradnike ili njihove osobne stvari. Svako takvo pretraživanje mora se poduzeti na način koji u potpunosti uzima u obzir ljudska prava pojedinca i čuva njihovo osnovno ljudsko dostojanstvo.

Razina 2 sigurnosne zaštite

16.19. Na razini 2 sigurnosne zaštite, PFSP mora utvrditi dodatne mjere sigurnosti koje se moraju primjenjivati, što može uključivati:

- .1. zaduživanje dodatnog osoblja za stražu na prilaznim mjestima i ophodnje oko prepreka na granicama područja;
- .2. ograničavanje broja točaka za pristup do luke i utvrđivanje onih koje treba zatvoriti i načina njihovog odgovarajućeg osiguravanja;
- .3. omogućavanje načina sprečavanja kretanja kroz preostale točke pristupa, tj. sigurnosne prepreke;
- .4. povećanje učestalosti pretraživanja osoba, osobnih stvari i vozila;
- .5. zabrana pristupa posjetiocima koji nisu u mogućnosti pružiti provjerljivo obrazloženje za traženje pristupa luci; i
- .6. upotreba brodova za ophodnju kako bi se ojačala sigurnosna zaštita s mora.

Razina 3 sigurnosne zaštite

16.20. Na razini 3 sigurnosne zaštite, luka mora zadovoljavati uputstva koja izdaju osobe koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome. PFSP mora do pojedinosti razraditi mjere sigurnosne zaštite koje bi mogla poduzeti luka, u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i brodovima u luci, što može uključivati:

- .1. zabranu pristupa cijeloj luci ili dijelu luke;
- .2. odobravanje pristupa samo osobama koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome;
- .3. zabranu kretanja pješaka ili vozila u okviru cijele luke ili dijela luke;
- .4. pojačane ophodnje sigurnosne zaštite unutar luke, ako je primjereno;
- .5. zabranu lučkih operacija u okviru cijele luke ili dijelu luke;
- .6. usmjeravanje kretanja brodova koje se odnosi na cijelu luku ili dio luke; i
- .7. evakuacija cijele luke ili dijela luke.

Ograničena područja u okviru luke

- 16.21. PFSP mora utvrditi ograničena područja koja treba uspostaviti unutar luke i navesti njihovo pružanje, vrijeme primjene, mjere sigurnosne zaštite koje treba poduzeti radi nadziranja prilaza do tih područja i one koje treba poduzeti radi nadziranja aktivnosti unutar njih. Ovo također mora uključiti, u primjerenim okolnostima, mjere koje će osigurati da se privremena ograničena područja pregledaju s obzirom na sigurnosnu zaštitu kako prije tako i nakon što se to područje uspostavi. Svrha ograničenih područja je:
- .1. zaštita putnika, brodskog osoblja, osoblja luke i posjetioca, uključujući osobe koje luku posjećuju vezano za brod;
 - .2. zaštita luke;
 - .3. zaštita brodova koji upotrebljavaju i opslužuju luku;
 - .4. zaštita mjesta osjetljivih po pitanju sigurnosne zaštite i područja u okviru luke;
 - .5. zaštita sigurnosne opreme i sustava te opreme i sustava za nadzor; i
 - .6. zaštita tereta i brodskih zaliha od nedozvoljenog diranja.
- 16.22. PFSP mora osigurati da sva ograničena područja imaju jasno utvrđene mjere sigurnosne zaštite za nadziranje:
- .1. pristupa pojedinaca;
 - .2. ulaska, parkiranja, ukrcaja i iskrcaja vozila;
 - .3. kretanja i skladištenja tereta i brodskih zaliha; i
 - .4. prtljage bez pratnje ili osobnih stvari.
- 16.23. PFSP mora osigurati da sva ograničena područja budu jasno označena ukazujući da je pristup području ograničen i da neovlašteno prisustvo unutar područja predstavlja kršenje sigurnosti.
- 16.24. Kada su postavljeni uređaji za automatsko otkrivanje provala oni moraju upozoravati nadzorno središte koje se može odazvati na pokretanje alarma.
- 16.25. Ograničena područja mogu uključivati:
- .1. područja neposredno uz brod s njegove kopnene i vodene strane;
 - .2. područja za ukrcaj i iskrcaj, područja za zadržavanje i kretanje putnika i brodskog osoblja, uključujući mjesta za pretraživanje;
 - .3. područja gdje se provodi utovar, istovar ili skladištenje tereta i zaliha;
 - .4. mjesta na kojima se čuvaju podaci osjetljive prirode koji se tiču sigurnosne zaštite, uključujući dokumentaciju u vezi s teretom;
 - .5. područja gdje se čuvaju opasni tereti i štetne tvari;
 - .6. prostorije za nadzor sustava upravljanja prometom brodova, zgrade za pomoć u plovidbi i nadzor luke, uključujući kontrolne prostorije sigurnosne zaštite i nadzora;
 - .7. područja na kojima se nalazi ili je pohranjena sigurnosna oprema i oprema za nadzor;
 - .8. bitne električne, radijske i telekomunikacijske naprave, vodovodne instalacije i druge instalacije komunalnih sustava; i
 - .9. ostala mjesta u luci gdje pristup brodovima, vozilima i pojedincima mora biti ograničen.
- 16.26. Mjere sigurnosne zaštite se mogu proširiti, uz pristanak odgovarajućih tijela, na ograničavanje neovlaštenog pristupa građevinama iz kojih se može promatrati luka.

Razina 1 sigurnosne zaštite

16.27. Na razini 1 sigurnosne zaštite, PFSP mora utvrditi mjere sigurnosne zaštite koje se moraju primjenjivati na ograničena područja, što može uključivati:

- .1. postavljanje trajnih ili privremenih prepreka koje okružuju ograničeno područje čiji standard mora prihvatiti ugovorna vlada;
- .2. određivanje pristupnih točaka na kojima sigurnosne straže mogu nadzirati pristup kada su u upotrebi i koje se mogu učinkovito zaključiti ili zakračunati kada nisu u upotrebi;
- .3. pružanje propusnica koje se pokazuju kako bi osoba potvrdila svoje pravo boravka unutar ograničenog područja;
- .4. jasno označivanje vozila kojima je dozvoljen pristup do ograničenih područja;
- .5. pružanje straža i ophodnji;
- .6. postavljanje uređaja za automatsko otkrivanje provala ili opreme ili sustava za nadzor radi otkrivanja neovlaštenog pristupa do ograničenih područja ili kretanja unutar njih; i
- .7. nadzor kretanja plovila u blizini brodova koji koriste luku.

Razina 2 sigurnosne zaštite

16.28. Na razini 2 sigurnosne zaštite, PFSP mora utvrditi jačanje učestalosti i intenziteta nadgledanja ograničenih područja i nadzora pristupa do njih. PFSP mora utvrditi dodatne mjere sigurnosne zaštite, što može uključiti:

- .1. jačanje učinkovitosti prepreka ili okvira koji okružuju ograničena područja, uključujući ophodnje ili naprave za automatsko otkrivanje provala;
- .2. ograničavanje broja prilaznih točaka do ograničenih područja i stroži nadzor preostalih prilaza;
- .3. ograničenja parkiranja u blizini brodova na vezu;
- .4. daljnje ograničavanje pristupa do ograničenih područja te kretanja i skladištenja unutar njih;
- .5. upotreba opreme za nadzor koja je stalno nadgledana i snimana;
- .6. povećanje broja i učestalosti ophodnji, uključujući ophodnje obalne straže, koje se poduzimaju na granicama ograničenih područja i unutar područja;
- .7. utvrđivanje i ograničavanje pristupa područjima koja su susjedna ograničenim područjima; i
- .8. stupanje na snagu ograničenja pristupa neovlaštenim plovilima do voda u blizini brodova koji koriste luku.

Razina 3 sigurnosne zaštite

16.29. Na razini 3 sigurnosne zaštite, luka mora zadovoljiti uputstva koja izdaju osobe koje reagiraju u slučaju nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnje njome. PFSP mora do pojedinosti razraditi sigurnosne mjere koje bi mogla poduzeti luka u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i brodovima u luci, što može uključivati:

- .1. utvrđivanje dodatnih ograničenih područja unutar luke u blizini nezgode u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili mjesta za koje se vjeruje da postoji prijetnja u vezi sa sigurnosnom zaštitom do kojeg je zabranjen pristup; i
- .2. pripremanje pretraživanja ograničenih područja kao dio pretraživanja cijele luke ili dijela luke.

Rukovanje teretom

16.30. Mjere sigurnosne zaštite koje se odnose na rukovanje teretom moraju:

- .1. spriječiti nedozvoljeno diranje; i
- .2. spriječiti prihvat i skladištenje unutar luke tereta koji nije namijenjen za prijevoz.

- 16.31. Mjere sigurnosne zaštite moraju uključiti postupke nadzora inventara na točkama prilaza u luku. Jednom kada je u luci, za teret se mora moći utvrditi da je prošao provjeru i da je prihvaćen za utovar na brod ili privremeno skladištenje u ograničenim područjima dok čeka na utovar. Može biti primjereno ograničen ulazak tereta koji nema potvrđen datum utovara u luku.

Razina 1 sigurnosne zaštite

- 16.32. Na razini 1 sigurnosne zaštite, PFSP mora utvrditi mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju za vrijeme rukovanja teretom, koje mogu uključivati:
- .1. rutinske provjere tereta, jedinica za prijevoz tereta i područja za skladištenje tereta unutar luke, prije i za vrijeme operacija rukovanja teretom;
 - .2. provjere kojima se osigurava da teret koji ulazi u luku odgovara otpremnici ili jednakovrijednoj ispravi tereta;
 - .3. pretraživanja vozila; i
 - .4. provjeravanje zaštitnih pečatnih oznaka i drugih načina sprečavanja nedozvoljenog diranja tereta na ulasku u luku i skladištenja unutar luke.
- 16.33. Provjeravanje tereta može se postići na neki od ili sve sljedeće načine:
- .1. vizualni i fizički pregled; i
 - .2. upotreba opreme za skeniranje/otkrivanje, mehaničkih naprava ili pasa.
- 16.34. Kada postoje redovna ili uzastopce ponavljana kretanja tereta, CSO ili SSO mogu, u dogovoru s lukom, dogovoriti rješenja s brodarima ili ostalim odgovornim osobama za takav teret koja pokrivaju provjere tereta izvan lica mjesta, zaštitne pečatne oznake, planiranje rasporeda, popratnu dokumentaciju itd. Takva se rješenja moraju dostaviti i dogovoriti s dotičnim PFSP-om.

Razina 2 sigurnosne zaštite

- 16.35. Na razini 2 sigurnosne zaštite, PFSP mora utvrditi dodatne mjere sigurnosne zaštite koje se moraju primjenjivati za vrijeme rukovanja teretom kako bi se ojačao nadzor; što može uključivati:
- .1. podrobno provjeravanje tereta, jedinica za prijevoz tereta i područja za skladištenje tereta unutar luke;
 - .2. pojačane provjere, kako je primjereno, kako bi se osiguralo da samo teret s odgovarajućim ispravama ulazi u luku, tamo se privremeno skladišti i tada utovaruje na brod;
 - .3. pojačano pretraživanje vozila; i
 - .4. povećana učestalost i temeljitije provjeravanje zaštitnih pečatnih oznaka i drugih metoda za sprečavanje nedozvoljenog diranja tereta.
- 16.36. Podrobno provjeravanje tereta može se postići na jedan od ili sve sljedeće načine:
- .1. povećanje učestalosti i podrobno provjeravanje tereta, jedinica za prijevoz tereta i površina za skladištenje tereta unutar luke (vizualni i fizički pregled);
 - .2. povećanje učestalosti upotrebe opreme za skeniranje/otkrivanje, mehaničkih naprava ili pasa; i
 - .3. usklađivanje pojačanih mjera sigurnosne zaštite s brodarom ili drugom odgovornom strankom pored postignutog sporazuma i postupaka.

Razina 3 sigurnosne zaštite

- 16.37. Na razini 3 sigurnosne zaštite, luka mora zadovoljiti uputstva koja izdaju osobe koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome. PFSP mora do pojedinosti razraditi mjere koje bi mogla poduzeti luka u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i brodovima u luci, što može uključivati:
- .1. ograničavanje ili zabranu kretanja tereta ili djelatnosti unutar cijele luke ili u dijelu luke ili posebnih brodova; i
 - .2. provjeravanje popisa opasnih tereta i štetnih tvari koje se čuvaju unutar luke i njihovog položaja.

Dostava brodskih zaliha

16.38. Sigurnosne mjere koje se odnose na dostavu brodskih zaliha moraju:

- .1. osigurati provjeravanje cjelovitosti brodskih zaliha i paketa;
- .2. spriječiti prihvrat brodskih zaliha bez pregleda;
- .3. spriječiti nedozvoljeno diranje;
- .4. spriječiti prihvrat brodskih zaliha ako nisu naručene;
- .5. osigurati pretraživanje dostavnog vozila; i
- .6. osigurati pratnju dostavnih vozila unutar luke.

16.39. Za brodove koji redovito upotrebljavaju luku može biti primjereno odrediti postupke koji uključuju brod, njegove dobavljače i luku koji obuhvaćaju obavještanje i vremenski raspored dostava te njihove dokumentacije. Uvijek mora postojati način potvrde da su zalihe prikazane za dostavu popraćene dokazom da su naručene s broda.

Razina 1 sigurnosne zaštite

16.40. Na razini 1 sigurnosne zaštite, PFSP mora uspostaviti mjere sigurnosne zaštite koje se moraju primjenjivati radi nadzora dostave brodskih zaliha, što može uključivati:

- .1. provjeravanje brodskih zaliha;
- .2. prethodno obavještanje o sastavu tereta, pojedinostima o vozaču i registraciji vozila; i
- .3. pretraživanje dostavnog vozila.

16.41. Provjeravanje brodskih zaliha može se postići na neki ili sve od sljedećih načina:

- .1. vizualni i fizički pregled; i
- .2. upotreba opreme za skeniranje/otkrivanje, mehaničkih naprava ili pasa.

Razina 2 sigurnosne zaštite

16.42. Na razini 2 sigurnosne zaštite, PFSP mora utvrditi dodatne mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju za jačanje nadzora dostave brodskih zaliha, što može uključivati:

- .1. posebno provjeravanje brodskih zaliha;
- .2. posebno pretraživanje dostavnih vozila;
- .3. usklađivanje s brodskim osobljem radi provjere narudžbe prema dostavnici prije ulaska u luku; i
- .4. pratnju dostavnog vozila unutar luke.

16.43. Detaljno provjeravanje brodskih zaliha može se postići na neki od ili sve sljedeće načine:

- .1. pojačana učestalost i temeljitost pretraživanja dostavnih vozila;
- .2. pojačana upotreba opreme za skeniranje/otkrivanje, mehaničkih naprava ili pasa; i
- .3. ograničavanje ili zabrana ulaska zaliha koje neće napustiti luku u navedenom vremenu.

Razina 3 sigurnosne zaštite

16.44. Na razini 3 sigurnosne zaštite, luka mora zadovoljiti uputstva koja izdaju osobe koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome. PFSP mora do pojedinosti razraditi mjere sigurnosne zaštite koje mora poduzeti luka, u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i brodovima u luci, što može uključiti pripremu ograničenja ili zabrane dostave brodskih zaliha unutar cijele luke ili dijela luke.

Rukovanje prtljagom bez pratnje

- 16.45. PFSP mora uvesti mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju kako bi se osiguralo da se prtljaga bez pratnje (tj. sva prtljaga, uključujući osobne stvari, koja nije uz putnika ili člana brodskog osoblja na mjestu inspekcijskog pregleda ili pretraživanja) utvrdi i podvrgne primjerenom pregledu snimanjem, uključujući pretraživanje, prije nego se primi u luku i, ovisno o načinima skladištenja, prije nego se prenese iz luke na brod. Nije predviđeno da se takva prtljaga podvrgne dvostrukom pregledu snimanjem, i u luci i na brodu, a u slučajevima gdje su i luka i brod prikladno opremljeni, odgovornost za pregled snimanjem leži na luci. Bitna je uska suradnja s brodom i treba poduzeti korake kako bi se osiguralo da se nakon pregleda snimanjem, prtljagom bez pratnje sigurno rukuje.

Razina 1 sigurnosne zaštite

- 16.46. Na razini 1 sigurnosne zaštite, PFSP mora uvesti mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju prilikom rukovanja prtljagom bez pratnje kako bi se osiguralo da se prtljaga bez pratnje stopostotno pregleda snimanjem ili pretraži, što može uključiti upotrebu rendgenskog snimanja.

Razina 2 sigurnosne zaštite

- 16.47. Na razini 2 sigurnosne zaštite, PFSP mora uvesti dodatne mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju prilikom rukovanja prtljagom bez pratnje što mora uključiti stopostotno rendgensko snimanje cjelokupne prtljage bez pratnje.

Razina 3 sigurnosne zaštite

- 16.48. Na razini 3 sigurnosne zaštite, luka mora zadovoljiti uputstva koja izdaju osobe koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome. PFSP mora do pojedinosti razraditi mjere sigurnosne zaštite koje može poduzeti luka u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i brodovima u luci, što može uključivati:

- .1. podvrgavanje takve prtljage još intenzivnijem pregledu snimanjem, na primjer rendgenskom snimanju iz najmanje dva različita ugla;
- .2. pripreme za ograničavanje ili zabranu rukovanja prtljagom bez pratnje; i
- .3. odbijanje prihvatanja prtljage bez pratnje u luku.

Praćenje sigurnosne zaštite luke

- 16.49. Organizacija sigurnosne zaštite luke mora, u svakom trenutku, imati mogućnost nadgledanja luke i obližnjih prilaza do nje, s kopna i s mora, uključujući noćne sate i razdoblja smanjene vidljivosti, ograničena područja u okviru luke, brodove u luci i područja koja okružuju brodove. Takvo praćenje može uključiti upotrebu:

- .1. rasvjete;
- .2. sigurnosne straže, uključujući pješačke ophodnje, ophodnje vozilima i vodom; i
- .3. uređaje za automatsko otkrivanje provala i opremu za nadzor.

- 16.50. Kada se upotrebljavaju, naprave za automatsko otkrivanje provala moraju aktivirati zvučni i/ili vizualni alarm na mjestu koje se stalno nadgleda ili prati.

- 16.51. PFSP mora odrediti postupke i opremu potrebne na svakoj razini sigurnosne zaštite i načine da se osigura neprekidan rad opreme za praćenje pri čemu treba uzeti u obzir moguće utjecaje vremenskih prilika ili prekide opskrbe električnom energijom.

Razina 1 sigurnosne zaštite

- 16.52. Na razini 1 sigurnosne zaštite, PFSP mora uvesti mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju, koje mogu biti kombinacija rasvjete, sigurnosnih straža ili upotrebe sigurnosne opreme i opreme za nadzor kako bi omogućile osoblju sigurnosne zaštite luke da:

- .1. promatra područje luke općenito, uključujući prilaz do nje s kopnene i s morske strane;
- .2. promatra točke prilaza, prepreke i ograničena područja; i
- .3. omogućiti osoblju luke da nadgleda područja i kretanja u blizini brodova koji koriste luku, uključujući više rasvjete nego što je pruža sam brod.

Razina 2 sigurnosne zaštite

- 16.53. Na razini 2 sigurnosne zaštite, PFSP mora utvrditi dodatne mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju za povećanje sposobnosti praćenja i nadziranja, što može uključivati:
- .1. povećanje pokrivenosti rasvjetom i jačine rasvjete ili upotreba sigurnosne opreme i opreme za nadzor, uključujući pribavljanje dodatne pokrivenosti rasvjetom i nadzorom;
 - .2. povećanje učestalosti pješačkih ophodnji, ophodnji vozilima ili vodom; i
 - .3. zaduživanje dodatnog sigurnosnog osoblja za praćenje i ophodnju.

Razina 3 sigurnosne zaštite

- 16.54. Na razini 3 sigurnosne zaštite, luka mora zadovoljiti uputstva koja izdaju osobe koje reagiraju na nezgodu u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnju njome. PFSP mora do pojedinosti razraditi mjere sigurnosne zaštite koje mora poduzeti luka u uskoj suradnji s osobama koje reagiraju i brodovima u luci, što može uključiti:
- .1. uključivanje sve rasvjete u okviru luke, ili rasvjete koja obasjava blizinu luke;
 - .2. uključivanje sve opreme za nadzor sposobne za snimanje aktivnosti u okviru luke, ili u njezinoj blizini; i
 - .3. maksimalno produljenje vremena u kojem takva oprema za nadzor može trajno nastaviti sa snimanjem.

Razlikovanje razina sigurnosne zaštite

- 16.55. PFSP mora odrediti pojedinosti postupaka i mjera sigurnosne zaštite koje luka može donijeti ako je na nižoj razini sigurnosne zaštite od razine sigurnosne zaštite koja se primjenjuje za brod.

Aktivnosti koje nisu obuhvaćene Pravilnikom

- 16.56. PFSP mora odrediti pojedinosti postupaka i mjera sigurnosne zaštite koje luka mora primjenjivati kada:
- .1. je u sučelju s brodom koji je bio u luci države koja nije ugovorna vlada;
 - .2. je u sučelju s brodom na koji se ovaj Pravilnik ne primjenjuje; i
 - .3. je u sučelju s fiksnim ili plutajućim platformama ili pokretnim odobalnim jedinicama za bušenje na mjestu.

Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti

- 16.57. PFSP mora odrediti postupke koje treba slijediti kada, prema uputstvu ugovorne vlade, PFSO zahtijeva Deklaraciju o sigurnosnoj zaštiti (DoS) ili kada ju zahtijeva brod.

Revizija, pregledi i izmjene

- 16.58. PFSP mora odrediti kako PFSO namjerava provesti reviziju trajne učinkovitosti PFSP-a i postupak koji treba slijediti prilikom pregleda, ažuriranja ili izmjena PFSP-a.
- 16.59. PFSP treba pregledati prema nahođenju PFSO-a. Pored toga ga treba pregledati:
- .1. ako dođe do izmjene PFSA-a koji se odnosi na luku;
 - .2. ako nezavisna revizija PFSP-a ili ispitivanje ugovorne vlade koje se provodi nad organizacijom sigurnosne zaštite luke utvrdi pogreške u organizaciji ili dovede u pitanje daljnju relevantnost značajnih elemenata odobrenog PFSP-a;
 - .3. nakon nezgoda u vezi sa sigurnosnom zaštitom ili prijetnji njome koje uključuju luku; i
 - .4. nakon izmjena vlasništva ili operativnog nadzora luke.

16.60. PFSP može preporučiti primjerene izmjene odobrenog plana nakon svakog pregleda plana. Izmjene PFSP-a koje se odnose na:

- .1. predložene izmjene koje mogu temeljno izmijeniti usvojeni pristup radi održavanja sigurnosne zaštite luke; i
- .2. uklanjanje, izmjene ili zamjenu trajnih prepreka, sigurnosne opreme i sustava te opreme i sustava za nadzor itd., koji su prethodno smatrani bitnima u održavanju sigurnosne zaštite luke

moraju se dostaviti ugovornoj vladi koja je odobrila izvorni PFSP, na razmatranje i odobrenje. Takvo odobrenje može dati, ili se u njeno ime daje, ugovorna vlada s, ili bez, izmjenama predloženih promjena. Pri odobrenju PFSP-a, ugovorna vlada mora naznačiti koje joj se izmjene u postupcima ili fizičke izmjene trebaju dostaviti na odobrenje.

Odobrenje planova sigurnosne zaštite luke

16.61. PFSP odobrava odgovarajuća ugovorna vlada koja mora uvesti primjerene postupke da bi omogućila:

- .1. dostavljanje PFSP-ova ugovornim vladama;
- .2. razmatranje PFSP-ova;
- .3. odobrenje PFSP-ova, s ili bez izmjena;
- .4. razmatranje izmjena dostavljenih nakon odobrenja; i
- .5. postupke za inspekcijske preglede ili reviziju daljnje relevantnosti odobrenog PFSP-a.

Na svim stupnjevima, treba poduzeti korake kako bi se osiguralo da sadržaj PFSP-a ostane povjerljiv.

Izjava o usklađenosti luke

16.62. Ugovorna vlada na čijem se teritoriju nalazi luka može izdati primjerenu Izjavu o usklađenosti luke, SoCPF (*Statement of Compliance of a Port Facility, SoCPF*) u kojoj je naznačeno:

- .1. luka;
- .2. da je luka u skladu s odredbama poglavlja XI-2 i dijela A Pravilnika;
- .3. razdoblje valjanosti SoCPF-e, koje treba navesti ugovorna vlada, ali ne smije biti duže od pet godina; i
- .4. naknadne provjere koje uvede ugovorna vlada i potvrde o tome kada su provedene.

16.63. Izjava o usklađenosti luke mora biti u obliku navedenom u dodatku ovog dijela Pravilnika. Ako jezik koji se koristi nije španjolski, francuski ili engleski, ugovorna vlada, ako to smatra primjerenim, može uključiti i prijevod na jedan od ovih jezika.

17. ČASNIK SIGURNOSNE ZAŠTITE LUKE

Općenito

17.1. U onim iznimnim slučajevima kada časnik sigurnosne zaštite broda ima pitanja u vezi s valjanosti identifikacijskih isprava osoba koje se žele ukrcati na brod u službene svrhe, pomaže časnik sigurnosne zaštite luke.

17.2. Časnik sigurnosne zaštite luke ne smije biti odgovoran za rutinsko potvrđivanje identiteta osoba koje se žele ukrcati na brod.

Dodatno, druge odgovarajuće smjernice su dane u odjeljcima 15., 16. i 18..

18. IZOBRAZBA, VJEŽBE I GRUPNE VJEŽBE U VEZI SA SIGURNOSNOM ZAŠTITOM LUKE

Obuka

18.1. Časnik sigurnosne zaštite luke mora biti upoznat i proći izobrazbu o nekim od, ili svim sljedećim stavkama, kako je primjereno:

- .1. uprava sigurnosne zaštite;
- .2. odgovarajuće međunarodne konvencije, kodeksi i preporuke;
- .3. odgovarajuće zakonodavstvo i pravila Vlade;
- .4. odgovornosti i funkcije drugih organizacija za sigurnosnu zaštitu;
- .5. metodologija ocjene sigurnosne zaštite luke;
- .6. metode nadzora i inspekcijskih pregleda broda i luke u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
- .7. djelatnosti i stanja broda i luke;
- .8. sigurnosne mjere broda i luke;
- .9. pripravnost za situacije nužnosti te odziv i planiranje djelovanja u nepredvidivim okolnostima;
- .10. tehnike davanja uputstava za sigurnosnu izobrazbu i osposobljavanje, uključujući mjere i postupke sigurnosne zaštite;
- .11. rukovanje osjetljivim informacijama i komunikacijama koje se odnose na sigurnosnu zaštitu;
- .12. poznavanje trenutno postojećih sigurnosnih prijetnji i obrazaca;
- .13. prepoznavanje i otkrivanje oružja, opasnih tvari i naprava;
- .14. prepoznavanje, na nediskriminirajućoj osnovi, značajki i obrazaca ponašanja osoba koje mogu ugroziti sigurnost;
- .15. tehnike izbjegavanja mjera sigurnosne zaštite;
- .16. sigurnosna oprema i sustavi i njihova operativna ograničenja;
- .17. metode provođenja revizije, inspekcijskog pregleda, nadzora i praćenja;
- .18. metode fizičkih pretraživanja i nenametljivih inspekcijskih pregleda;
- .19. vježbe i grupne vježbe u vezi sa sigurnosnom zaštitom, uključujući vježbe i grupne vježbe s brodovima; i
- .20. ocjena vježbi i grupnih vježbi u vezi sa sigurnosnom zaštitom.

18.2. Osoblje luke koje ima posebna zaduženja u vezi sa sigurnosnom zaštitom mora biti upoznato i proći izobrazbu o nekim od, ili svim sljedećim stavkama, kako je primjereno:

- .1. poznavanje postojećih sigurnosnih prijetnji i obrazaca;
- .2. prepoznavanje i otkrivanje oružja, opasnih tvari i naprava;
- .3. prepoznavanje značajki i obrazaca ponašanja osoba koje mogu ugroziti sigurnosnu zaštitu;
- .4. tehnike izbjegavanja mjera sigurnosne zaštite;
- .5. tehnike upravljanja i nadzora masa;
- .6. komunikacije u vezi sa sigurnosnom zaštitom;
- .7. djelovanje sigurnosne opreme i sustava;
- .8. ispitivanje, baždarenje i održavanje sigurnosne opreme i sustava;
- .9. tehnike inspekcijskog pregleda, nadzora i praćenja; i
- .10. metode fizičkog pretraživanja osoba, osobnih stvari, prtljage, tereta i brodskih zaliha.

- 18.3. Svo ostalo osoblje luke mora poznavati i biti upoznato s odgovarajućim odredbama plana sigurnosne zaštite luke o nekim ili svim sljedećim stavkama, kako je primjereno:
- .1. značenje i posljedični zahtjevi različitih razina sigurnosne zaštite;
 - .2. prepoznavanje i otkrivanje oružja, opasnih tvari i naprava;
 - .3. prepoznavanje značajki i obrazaca ponašanja osoba za koje je vjerojatno da bi mogle ugroziti sigurnost; i
 - .4. tehnike izbjegavanja mjera sigurnosne zaštite.

Vježbe i grupne vježbe

- 18.4. Cilj vježbi i grupnih vježbi je osigurati osposobljenost osoblja luke u svim dodijeljenim zaduženjima u vezi sa sigurnosnom zaštitom, na svim razinama sigurnosne zaštite te utvrditi sve nedostatke u vezi sa sigurnosnom zaštitom koje treba riješiti.
- 18.5. Kako bi se osigurala učinkovita provedba odredaba plana sigurnosne zaštite luke, treba provoditi vježbe, najmanje svaka tri mjeseca osim ako posebne okolnosti nalažu drugačije. Ove vježbe moraju provjeriti pojedinačne elemente plana kao što su sigurnosne prijetnje navedene u stavku 15.11.
- 18.6. Različite vrste grupnih vježbi, koje mogu uključivati sudjelovanje časnika sigurnosne zaštite luke, zajedno s odgovarajućim tijelima ugovornih vlada, časnicima sigurnosne zaštite kompanije ili časnicima sigurnosne zaštite broda, ako su na raspolaganju, moraju se provoditi najmanje jednom svake kalendarske godine uz najviše 18 mjeseci razmaka između vježbi. Zahtjevi za sudjelovanjem časnika sigurnosne zaštite kompanije ili časnika sigurnosne zaštite broda u zajedničkim vježbama daju se imajući u vidu posljedice u vezi sa sigurnosnom zaštitom i rada broda. Ove vježbe moraju provjeriti komunikacije, usklađenost, raspoloživost resursa i odziv. Ove grupne vježbe mogu:
- .1. biti u prirodnoj veličini ili uživo;
 - .2. stolna simulacija ili seminar; ili
 - .3. u kombinaciji s drugim održanim grupnim vježbama, kao što su grupne vježbe odziva u slučaju nužnosti ili druge vježbe lučkih vlasti.
19. Provjera i izdavanje svjedodžbi za brodove

Nema dodatnih smjernica.

Dodatak Dijelu B

Dodatak 1.

Obrazac Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti između broda i luke ⁽¹⁾

DEKLARACIJA O SIGURNOSNOJ ZAŠTITI

Ime broda:	
Luka pripadnosti:	
IMO broj:	
Ime luke:	

Ova Deklaracija o sigurnosnoj zaštiti važi od do , za sljedeće aktivnosti

.....
(popis aktivnosti s relevantnim pojedinostima)

prema sljedećim razinama sigurnosne zaštite

Razina/razine sigurnosne zaštite za brod:	
Razina/razine sigurnosne zaštite za luku:	

Luka i brod slažu se sa sljedećim mjerama sigurnosne zaštite i odgovornostima kako bi se osigurala usklađenost sa zahtjevima dijela A Međunarodnog Pravilnika o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora.

Upisivanje inicijala SSO-a ili PFSO-a u ovim stupcima označuje da će aktivnost provesti u skladu s odgovarajućim odobrenim planom,		
Aktivnost	Luka:	Brod:
Osiguravanje izvedbe svih zaduženja u vezi sa sigurnosnom zaštitom		
Praćenje ograničenih područja kako bi se osiguralo da samo ovlašteno osoblje ima pristup		
Nadziranje pristupa luci		
Nadziranje pristupa brodu		
Nadziranje broda, uključujući područja za vez i područja oko broda		
Rukovanje teretom		
Dostava brodskih zaliha		
Rukovanje prtljagom bez pratnje		
Nadziranje ukrcaja putnika i njihovih stvari		
Osiguravanje da komunikacija u vezi sa sigurnosnom zaštitom između broda i luke bude uvijek spremna i na raspolaganju		

⁽¹⁾ Ovaj obrazac Deklaracije o sigurnosnoj zaštiti koristi se između broda i luke. Ako Deklaracija o sigurnosnoj zaštiti pokriva dva broda, ovaj se obrazac mora na primjereni način izmijeniti.

Potpisnici ovog sporazuma potvrđuju da mjere sigurnosne zaštite i rješenja za luku i za brod, za vrijeme navedenih aktivnosti, zadovoljavaju odredbe poglavlja XI-2 i dijela A Pravilnika koje će se provoditi u skladu s odredbama koje su već navedene u njihovom odobrenom planu ili posebnim rješenjima koja su dogovorena i navedena u priloženom prilogu.

S datumom, na

Potpisano za i u ime

Luke:	Broda:
<i>(Potpis časnika sigurnosne zaštite luke)</i>	<i>(Potpis zapovjednika ili časnika sigurnosne zaštite broda)</i>

Ime i položaj osobe koja je potpisala

Ime:	Ime:
Položaj:	Položaj:

Pojedinosti za kontakt

(popuniti kako je primjereno)

(naznačiti telefonske brojeve ili radijske kanale ili frekvencije koje treba koristiti)

Za luku	Za brod
Luka	Zapovjednik
Časnik sigurnosne zaštite luke	Časnik sigurnosne zaštite broda
	Kompanija
	Časnik sigurnosne zaštite kompanije

Dodatak 2.

Obrazac Izjave o usklađenosti luke

IZJAVA O USKLAĐENOSTI LUKE

(Službeni pečat)

(Država)

Broj deklaracije

Izdano u skladu s odredbama dijela B

MEĐUNARODNOG PRAVILNIKA O SIGURNOSNOJ ZAŠTITI BRODOVA I LUČKIH PROSTORA (ISPS PRAVILNIK)

Vlada

(ime države)

Ime luke:

Adresa luke:

OVIME SE POTVRĐUJE da je usklađenost ove luke s odredbama dijela XI-2 i dijela A Međunarodnog Pravilnika o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora (ISPS Pravilnik) provjerena i da ova luka djeluje u skladu s odobrenim planom sigurnosne zaštite luke. Ovaj plan je odobren za sljedeće (navesti vrste radnji, vrste broda ili aktivnosti ili druge odgovarajuće informacije) (brisati ako je primjereno):

Putnički brod

Putničko plovilo

Teretno brzo plovilo

Brod za rasuti teret

Tanker za naftu

Tanker za kemikalije

Brod za prijevoz plina

Pokretne odobalne jedinice za bušenje

Teretni brodovi osim onih navedenih gore

Ova Izjava o usklađenosti vrijedi do , podliježući provjerama (kako je navedeno s druge strane)

Izdano u

(mjesto izdavanja deklaracije)

Datum izdavanja

.....
(Potpis propisno ovlaštenog časnika koji izdaje ispravu).....
(pečat ili žig tjela koje izdaje, kako je primjereno)

OVJERA ZA PROVJERAVANJA

Vlada (umetnuti ime države) je utvrdila da valjanost ove Izjave o usklađenosti podliježe (umetnuti odgovarajuće pojedinosti provjeravanja (tj. obvezno godišnje ili neplanirano)).

OVIME SE POTVRĐUJE da je za vrijeme provjere koja se provodi u skladu sa stavkom B/16.62.4 ISPS Pravilnika ustanovljeno da luka zadovoljava odgovarajuće odredbe poglavlja XI-2 Konvencije i dijela A ISPS Pravilnika.

1. PROVJERA

Potpis:

(potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

2. PROVJERA

Potpis:

(potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

3. PROVJERA

Potpis:

(potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

4. PROVJERA

Potpis:

(potpis ovlaštenog službenika)

Mjesto:

Datum:

32004L0112

14.12.2004.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 367/23

DIREKTIVA KOMISIJE 2004/112/EZ**od 13. prosinca 2004.****o prilagodbi tehničkom napretku Direktive Vijeća 95/50/EZ u odnosu na jedinstvene postupke nadzora prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu****(Tekst značajan za EGP)**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

Direktiva 95/50/EZ mijenja se kako slijedi:

uzimajući u obzir Direktivu Vijeća 95/50/EZ od 6. listopada 1995. o jedinstvenim postupcima nadzora prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 9.a,

Prilozi I., II. i III. zamjenjuju se prilogima I., II. i III. ovoj Direktivi.

Članak 2.

budući da:

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije godinu dana nakon njezine objave. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba i korelacijsku tablicu između tih odredaba i ove Direktive.

(1) Direktivom Vijeća 94/55/EZ od 21. studenoga 1994. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na prijevoz opasnih tvari u cestovnom prometu ⁽²⁾ utvrđena su jedinstvena pravila u vezi s prijevozom opasnih tvari u Zajednici.

Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Države članice određuju načine tog upućivanja.

(2) Prilozi Direktivi 95/50/EZ odnose se na priloge Direktivi 94/55/EZ. Prilagodba priloga Direktivi 94/55/EZ znanstvenom i tehničkom napretku može utjecati na priloge Direktivi 95/50/EZ.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 13. prosinca 2004.

(4) Mjere predviđene ovom Direktivom u skladu su s mišljenjem Odbora za prijevoz opasnih tvari uspostavljenog Direktivom 94/55/EZ,

Za Komisiju
Jacques BARROT
Član Komisije

⁽¹⁾ SL L 249, 17.10.1995., str. 35. Direktiva, kako je izmijenjena Direktivom 2001/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 168, 23.6.2001., str. 23.).

⁽²⁾ SL L 319, 12.12.1994., str. 7. Direktiva, kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2003/28/EZ (SL L 90, 8.4.2003., str. 45.).

PRILOG I.

ZAPISNIK O NADZORU

1. Mjesto nadzora	2. Datum	3. Vrijeme
.....		
4. Oznaka države registracije i registarska oznaka vozila		
5. Oznaka države registracije i registarska oznaka prikolice/poluprikolice		
6. Poduzeće koje obavlja prijevoz/adresa		
7. Vozač/pomoćnik vozača		
8. Pošiljatelj, adresa, mjesto utovara ⁽¹⁾ ⁽²⁾		
9. Primatelj, adresa, mjesto istovara ⁽¹⁾ ⁽²⁾		
10. Ukupna količina opasnih tvari na prijevoznoj jedinici		
11. Količinska granica prema točki 1.1.3.6 ADR-a prekoračena	☐ da	☐ ne
12. Način prijevoza	☐ u rasutom stanju	☐ u ambalaži ☐ u cisterni
Isprave u vozilu		
13. Prijevozna isprava	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
14. Pisane upute	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
15. Dvostrani/višestrani sporazum/nacionalno odobrenje	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
16. Potvrda o odobrenju vozila	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
17. Potvrda o stručnoj osposobljenosti vozača	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
Prometovanje vozila		
18. Tvari odobrene za prijevoz	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
19. Vozila odobrena za prijevoz tvari	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
20. Odredbe o vrsti prijevoza (u rasutom stanju, u ambalaži, u cisterni)	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
21. Zabrana zajedničkog utovara	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
22. Utovar, osiguranje tereta i rukovanje ⁽³⁾	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
23. Curenje tvari ili oštećenja ambalaže ⁽³⁾	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
24. Oznaka UN-a na ambalaži/cisterni ⁽²⁾ ⁽³⁾ (ADR 6.)	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
25. Obilježavanje (npr. br. UN-a) i označivanje ambalaže ⁽²⁾ (ADR 5.2.)	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se
26. Označivanje cisterne/vozila listicama opasnosti (ADR 5.3.1.)	☐ pregledano	☐ ustanovljena povreda ☐ ne primjenjuje se

⁽¹⁾ Ispuniti samo ako je bitno za povredu.⁽²⁾ Pri prijevozu zbirnih pošiljki (razvoz) navesti pod „napomene“.⁽³⁾ Provjera vidljivih povreda.

27. Obilježavanje vozila/prijevozne jedinice (narančastim pločama, povišena temperatura) (ADR 5.3.2.-3.)

☐ pregledano

☐ ustanovljena povreda

☐ ne primjenjuje se

Oprema u vozilu

28. Sigurnosna oprema za opću uporabu utvrđena ADR-om

☐ pregledano

☐ ustanovljena povreda

☐ ne primjenjuje se

29. Oprema u skladu s tvarima koje se prevoze

☐ pregledano

☐ ustanovljena povreda

☐ ne primjenjuje se

30. Druga oprema navedena u pisanim uputama

☐ pregledano

☐ ustanovljena povreda

☐ ne primjenjuje se

31. Vatrogasni aparat(-i)

☐ pregledano

☐ ustanovljena povreda

☐ ne primjenjuje se

39. Kategorija najvećeg rizika ustanovljenih povreda, ako postoji

☐ kategorija I

☐ kategorija II

☐ kategorija III

40. Napomene

41. Ovlašteno tijelo/službenik koji je izvršio inspekcijski nadzor

PRILOG II.

POVREDE

Za potrebe ove Direktive, sljedeći nepotpuni popis, razvrstan u tri kategorije rizika (pri čemu kategorija I označava najveći rizik) daje smjernice o tome što treba smatrati povredom.

Pri određivanju odgovarajuće kategorije rizika u obzir se uzimaju posebne okolnosti, a sama odluka predstavlja diskretnu ocjenu tijela/slужbenika koje/koji provodi nadzor cestovnog prometa.

Neusklađenosti koje nisu navedene u kategorijama rizika razvrstavaju se u skladu s opisima kategorija.

U slučaju više povreda po prijevoznoj jedinici, u svrhu izvješćivanja (Prilog III. ovoj Direktivi) primjenjuje se samo kategorija najvećeg rizika (kako je navedeno pod točkom 39. Priloga I. ovoj Direktivi).

1. Kategorija rizika I

Povrede odgovarajućih odredaba ADR-a koje uzrokuju visoku razinu rizika od smrti, ozbiljnih tjelesnih ozljeda ili znatne štete po okoliš i koje obično zahtijevaju poduzimanje hitnih i odgovarajućih korektivnih mjera poput isključenja vozila iz prometa.

Povrede uključuju:

1. Prijevoz opasnih tvari za koje postoji zabrana prijevoza;
2. Istjecanje opasnih tvari;
3. Prijevoz na zabranjen način ili neodgovarajućim prijevoznim sredstvom;
4. Prijevoz rasutog tereta u spremniku koji nije strukturno uporabljiv;
5. Prijevoz vozilom bez odgovarajuće potvrde o odobrenju;
6. Vozilo više nije u skladu sa standardima o odobravanju i predstavlja neposrednu opasnost (inače spada u kategoriju rizika II);
7. Korištenje neodobrene ambalaže;
8. Ambalaža nije u skladu s odgovarajućim uputama o pakiranju;
9. Nepoštovanje posebnih odredaba o zajedničkom pakiranju;
10. Nepoštovanje propisa o učvršćivanju i utovaru tereta;
11. Nepoštovanje propisa o zajedničkom utovaru tereta;
12. Nepoštovanje dopuštenih razina punjenja cisterni ili ambalaže;
13. Nepoštovanje odredaba o ograničenju količine koja se prevozi u jednoj prijevoznoj jedinici;
14. Prijevoz opasnih tvari bez ikakve oznake o njihovom prisustvu (npr. isprava, oznaka i etiketa na ambalaži, velikih listića opasnosti i oznaka na vozilu);
15. Prijevoz bez velikih listića opasnosti ili oznake na vozilu;
16. Nepostojanje informacija u vezi s tvari koja se prevozi, a koje omogućuju određivanje kategorije rizika I (npr. oznaka UN-a, odgovarajući otpremni naziv, vrsta ambalaže);

17. Vozač ne posjeduje vrijedeću potvrdu o stručnoj osposobljenosti;

18. Korištenje vatre ili nezaštićenog osvjetljenja;

19. Nepoštovanje zabrane pušenja.

2. Kategorija rizika II

Povrede odgovarajućih odredaba ADR-a koje uzrokuju rizik od tjelesne ozljede ili štete po okoliš i koje obično zahtijevaju poduzimanje odgovarajućih korektivnih mjera, kao što je obveza uklanjanja utvrđene nepravilnosti, ako je to moguće, na samom mjestu nadzora, a najkasnije po okončanju trenutnog prijevoza.

Povrede uključuju:

1. Prijevozna jedinica je sastavljena od više od jedne prikolice/poluprikolice;
2. Vozilo više nije u skladu sa standardima odobravanja, ali ne predstavlja neposrednu opasnost;
3. Vozilo nije opremljeno operativnim vatrogasnim aparatima, kao što se to zahtijeva; vatrogasni se aparat ipak može smatrati operativnim ako nedostaju samo propisani pečat i/ili datum isteka životnog vijeka; međutim, to ne vrijedi ako vatrogasni aparat očito više nije operativan, npr. mjerač tlaka pokazuje 0;
4. Vozilo nema opreme propisane ADR-om ili u pisanim uputama;
5. Nepoštovanje datuma ispitivanja i inspekcijskog nadzora te rokova uporabe ambalaže, kontejnera za rasuti teret ili velike ambalaže;
6. Prijevoz tereta s oštećenom ambalažom, oštećenih kontejnera za rasuti teret ili oštećene velike ambalaže ili prijevoz oštećene nečiste prazne ambalaže;
7. Prijevoz zapakiranog tereta u spremniku koji nije strukturno upotrebljiv;
8. Cisterna/kontejner cisterna (uključujući prazne i neočišćene) nije propisno zatvorena;
9. Prijevoz kombinirane ambalaže s vanjskom ambalažom koja nije propisno zatvorena;
10. Nepravilno etiketiranje, označivanje ili nepravilni veliki listići opasnosti;
11. Pisane upute nisu u skladu s ADR-om ili se ne odnose na tvari koje se prevoze;
12. Vozilo nije pod odgovarajućim nadzorom ili nije propisno parkirano.

3. Kategorija rizika III

Povrede odgovarajućih odredaba koje uzrokuju nisku razinu rizika od tjelesne ozljede ili štete po okoliš, u slučaju kojih nisu potrebne odgovarajuće korektivne mjere na cesti, nego se one mogu poduzeti kasnije u poduzeću.

Povrede uključuju:

1. Dimenzije listića opasnosti ili etiketa ili veličina slova, crteža ili simbola na listicama opasnosti ili etiketama nije u skladu s propisima;
 2. Informacije u prijevoznim ispravama, osim onih u kategoriji rizika I pod točkom 16., nisu raspoložive;
 3. Potvrda o osposobljenosti vozača ne nalazi se u vozilu, ali postoje dokazi da je vozač ima.
-

PRILOG III.

PRIMJER STANDARDNOG OBRASCA IZVJEŠĆA O POVREDAMA I KAZNAMA KOJE SE PODNOSI KOMISIJI

Država:

Godina:

NADZOR PRIJEVOZA OPASNIH TVARI U CESTOVNOM PROMETU

		Mjesto registracije vozila ⁽¹⁾			Ukupni broj
		Država nadzora	Druge države članice EU-a	Treće zemlje	
Broj prijevoznih jedinica pregledanih na temelju sadržaja tereta (i ADR-a)					
Broj prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s ADR-om					
Broj prijevoznih jedinica isključenih iz prometa					
Broj utvrđenih povreda s obzirom na kategoriju rizika ⁽²⁾	Kategorija rizika I				
	Kategorija rizika II				
	Kategorija rizika III				
Broj izrečenih kazni s obzirom na vrstu kazne	Opomena				
	Globa				
	Drugo				

PROCIJENJENA UKUPNA KOLIČINA OPASNIH TVARI U CESTOVNOM PRIJEVOZU	 t	ili t.km
--	---------	----------------

⁽¹⁾ Za potrebe ovog Priloga država registracije je država registracije motornog vozila.⁽²⁾ U slučaju više povreda po prijevoznoj jedinici, primjenjuje se samo kategorija najvećeg rizika (kako je navedeno pod točkom 39. Priloga I).

32006R0851

10.6.2006.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 158/3

UREDBA KOMISIJE (EZ) br. 851/2006**od 9. lipnja 2006.****o određivanju sadržaja stavaka koje treba uvrstiti u različite rubrike (konta) u računovodstvenim obrascima prikazanim u Prilogu I. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 1108/70****(Kodificirana verzija)****(Tekst značajan za EGP)**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EEZ) br. 1108/70 od 4. lipnja 1970. o uvođenju računovodstvenog sustava izdataka za infrastrukturu u željezničkom i cestovnom prometu te unutarnjim plovnim putovima ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 9. stavak 1.,

budući da:

- (1) Uredba Komisije (EEZ) br. 2598/70 od 18. prosinca 1970. o određivanju sadržaja stavaka koje treba uvrstiti u različite rubrike (konta) u računovodstvenim obrascima prikazanim u Prilogu I. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 1108/70 od 4. lipnja 1970. ⁽²⁾ znatno je izmijenjena nekoliko puta ⁽³⁾. Radi jasnoće i racionalnosti, navedenu Uredbu treba kodificirati.
- (2) Komisija je odgovorna za usklađivanje cjelokupnog posla koji proizlazi iz Uredbe (EEZ) br. 1108/70. Komisija je posebno odgovorna za određivanje sadržaja stavaka koji treba uvrstiti u različite rubrike (konta) u računovodstvenim obrascima prikazanim u Prilogu I. toj Uredbi. Potrebno je usvojiti odgovarajuće odredbe kako bi se osigurala jednoobrazna primjena računovodstvenih obraza (konta) između različitih država članica i za različite načine prijevoza.

- (3) Mjere koje treba poduzeti morale bi uključivati definiciju pojma „infrastruktura”, tako da se za svaku vrstu prijevoza odrede postrojenja, zgrade i oprema koje taj pojam obuhvaća, te odrede vrste izdataka koji se unose u različite rubrike (konta) u računovodstvenim obrascima,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Sadržaj stavaka koji treba uvrstiti u različite rubrike (konta) u računovodstvenim obrascima prikazanim u Prilogu I. Uredbi (EEZ) br. 1108/70 određuju se u skladu s Prilozima I. i II. ove Uredbe.

Članak 2.

Uredba (EEZ) br. 2598/70 se stavlja izvan snage.

Upućivanja na Uredbu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i tumače se u skladu s korelacijskom tabelom u Prilogu IV.

Članak 3.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 9. lipnja 2006.

*Za Komisiju**Predsjednik*

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SL L 130, 15.6.1970., str. 4. Uredba kako je zadnje izmijenjena Aktom o pristupanju iz 2003.

⁽²⁾ SL L 278, 23.12.1970., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 906/2004 (SL L 163, 30.4.2004., str. 49.).

⁽³⁾ Vidjeti Prilog III.

PRILOG I.

Definicija i područje primjene pojma „prometna infrastruktura”

Za potrebe članka 1. Uredbe (EEZ) br. 1108/70, „prometna infrastruktura” znači svi putovi i fiksna postrojenja/uređaji triju vrsta prijevoza potrebnih za protok i sigurnost prometa.

A. ŽELJEZNICA

Željeznička infrastruktura se sastoji od sljedećih elemenata, ako oni čine dio glavnog kolosijeka, uključujući sporedne kolosijeke, ali isključujući pruge koje se nalaze unutar radionica za popravak željezničkih vozila, unutar spremišta ili pogona za lokomotive, kao i industrijske ili sporedne kolosijeke u privatnom vlasništvu:

- zemljište,
- kolosijek i kolosiječni zastor, posebno nasipi, usjeci, odvodni kanali i rovovi, građevinski rovovi, propusti, obložni zidovi, nasipi za zaštitu bočnih strmina itd.,

putnički peroni i peroni za utovar tereta,

prostor između tračnica i prolazi za pješake,

zaštitni zidovi, živice, ograde,

protupožarni zaštitni pojasevi,

uređaji za grijanje skretnica, križišta itd.,

ograde za zaštitu od snijega,
- izgrađeni objekti:

mostovi, propusti i drugi nadvožnjaci, tuneli, natkriveni usjeci i drugi podvožnjaci,

potporni zidovi i konstrukcije za zaštitu od odrona, padajućeg kamenja itd.,
- željezničko-cestovni prijelazi u razini, uključujući uređaje za sigurnost cestovnog prometa,
- gornji ustroj, a posebno:

tračnice, vodilice i zaštitne tračnice,

željeznički pragovi i uzdužni spojevi, pričvrсни pribor, zastor, uključujući kamene odlomke i pijesak,

skretnice, križišta itd.,

okretnice i prijenosnice (osim onih koje su namijenjene isključivo lokomotivama),
- pristupni put za putnike i robu, uključujući pristup cestom,
- sigurnosno-signalni i telekomunikacijski uređaji na otvorenoj pruzi, na željezničkim i ranžirnim kolodvorima, uključujući pogone za proizvodnju, pretvorbu i distribuiranje električne struje za signalizaciju i telekomunikacije,

objekti za takve uređaje ili pogone,

kolosiječne kočnice,
- rasvjeta u svrhu sigurnosti željezničkog prometa,
- pogoni za pretvorbu i prijenos električne energije za vuču vlakova: podstanice, napojni kablovi između podstanica i voznog voda, kontaktna mreža s držačima, treća tračnica s držačima,
- objekti koje koristi služba za infrastrukturu, uključujući prostor koji se odnosi na opremu za naplatu prijevoznih pristojbi.

B. CESTA

Cestovna infrastruktura se sastoji od sljedećih elemenata:

- zemljište,
- cestovni radovi prije popločavanja:
 - radovi na usjecima, nasipima, odvodima itd.,
 - podgrađivanje i zatrpavanje,
- radovi na popločavanju i pomoćni radovi:
 - slojevi kolničke konstrukcije uključujući hidroizolaciju, rubnike, razdjelni pojas, slivnike i druge odvodne uređaje, ojačane rubnike i druge površine za zaustavljanje u hitnim slučajevima, odmorišta i parkirališta na otvorenoj cesti (pristupne ceste i parkirališta te prometni znakovi), parkirališta za automobile u izgrađenim područjima na zemljištu u javnom vlasništvu, nasadi i uređenje okoliša, sigurnosni uređaji itd.,
- izgrađeni objekti:
 - mostovi, propusti, nadvožnjaci, tuneli, konstrukcije za zaštitu od odrona i padajućeg kamenja, ograde za zaštitu od snijega itd.,
- željezničko-cestovni prijelazi u razini,
- prometni znakovi te signalni i telekomunikacijski uređaji,
- rasvjeta,
- uređaji za naplatu cestarine, parkirni satovi,
- objekti koje koristi služba za infrastrukturu.

C. UNUTARNJI PLOVNI PUTOVI

Infrastruktura unutarnjih plovni putova se sastoji od sljedećih elemenata:

- zemljište,
 - kanal (zemljani radovi, bazeni i obloge, pragovi, gatovi, nasipi, putovi za tegljenje i servisni putovi), zaštita obale, vodovodi, sifoni, cjevovodi, tuneli, servisni bazeni koji se koriste isključivo kao zaklon za plovila,
 - radovi za zatvaranje i sigurnost plovnog puta, kanali za odvod vode iz akumulacije zbog gravitacije, bazeni i rezervoari za skladištenje vode za ulijevanje i reguliranje razine vode, uređaji za kontrolu protoka vode, vodomjeri, uređaji za mjerenje razine vode i upozoravanje,
 - brane (radovi na konstrukcijama duž korita rijeke kako bi se održala dovoljna dubina vode za plovību i kako bi se smanjila brzina toka reguliranjem dubina ili širina kanala), s tim povezane konstrukcije (riblji propusti, odvodni kanali),
 - brane, dizalice i kosine, uključujući bazene za čekanje i bazene za štednju vode,
 - oprema za vez i molovi (plutače, sidra za mrtvi vez, bitve, stupići za vez, ograde i odbojnici),
 - pokretni mostovi,
 - oznake obilježavanja plovnog puta, uređaji za signalizaciju, sigurnost, telekomunikacije i rasvjetu kanala,
 - uređaji za nadzor prometa,
 - uređaji za naplatu,
 - objekti koje koristi služba za infrastrukturu.
-

PRILOG II.

Definicija izdataka koji se unose u različite rubrike (konta) u računovodstvenim obrascima prikazanim u Prilogu I. Uredbi (EEZ) br. 1108/70

A. OPĆA RAZMATRANJA

1. Prema odredbama članka 2. stavka 2. gore navedene Uredbe, izdaci koji se unose u račune su oni izdaci koji su nastali izravno pri plaćanju troškova rada, usluga i nabave za gradnju, održavanje, rad i upravljanje infrastrukturom. Prema tome, ovim se odredbama iz tih računa izuzimaju godišnje dodijeljena sredstva za obnovu, osiguranje ili rezervne fondove osnovane za pokriće budućih izdataka.
2. Za svaku danu infrastrukturu, izdatak koji se uzima u obzir u okviru različitih rubrika (konta) u računovodstvenim obrascima je ukupni izdatak nastao u vezi s infrastrukturom, bez obzira na način financiranja.

Međutim, kada troškove istog postrojenja/uređaja izravno ili neizravno snose dvije ili više službi za infrastrukturu, svaka u svoje račune uključuje samo onaj neto izdatak koji se može ispravno zaračunati svakoj pojedinoj službi. Također, kada tijela javne vlasti nekim službama za infrastrukturu odobre naknadu, iznos te naknade se odbija od izdataka tih službi. Za željeznice se odbijeni iznos prikazuje posebno. Ti se iznosi mogu posebno odnositi na naknade primljene u vezi s:

- infrastrukturnim izdatkom (Uredba Vijeća (EEZ) br. 1107/70 ⁽¹⁾, članak 3. stavak 1. točka (b)),
 - plaćanjem za starosne i druge vrste mirovina (Uredba Vijeća (EEZ) br. 1192/69 ⁽²⁾, članak 4. stavak 1. točka (c), klasa III.),
3. Vrijednost rastavljenih uređaja ili opreme, prodanih ili ponovno upotrijebljenih, prebija se s izdatkom unesenim u odgovarajuću rubriku (konta) u računovodstvenim obrascima, što je u slučaju željeznica predmet eventualnih posebnih odredbi u ovom smislu u sporazumima zaključenim između željezničkih prijevoznika i tijela javnih vlasti.
 4. Izdatak koji se odnosi na kupnju, održavanje i rad specijalizirane opreme i alata koje upotrebljava služba za infrastrukturu te izdaci za prijevoz za opskrbu te službe unose se u odgovarajuće rubrike (konta) u računovodstvenim obrascima, a ako to nije moguće, u rubriku „Opći troškovi”.
 5. Troškovi radionica i skladišta uobičajeno se uključuju u fakturirane cijene proizvoda i materijala dobavljenih za infrastrukturnu službu. Kada takvo izravno obračunavanje nije moguće, ti se troškovi unose u rubriku „Opći troškovi”.

B. OPIS STAVAKA KOJE SE UNOSE U RAZLIČITE RUBRIKE

1. Rubrike zajedničke svim trima vrstama prijevoza

- *Investicijski izdaci* (rubrike A1, B1, C1)

Investicijski izdaci obuhvaćaju ukupne izdatke (za radnike, robu i usluge pružene od trećih strana) u vezi s izgradnjom, proširenjem i obnovom infrastrukturnih postrojenja, uključujući neplanirane izdatke i troškove istraživanja povezane s tim radovima. Međutim, ovom se definicijom ne isključuje unos nekih manjih investicijskih izdataka u rubriku „Tekući izdaci” ako je to u skladu s odredbama nacionalnog prava.

- *Tekući izdaci* (rubrike A2, B2, C2)

Tekući izdaci obuhvaćaju ukupne izdatke (za radnike, robu i usluge dobavljene od trećih strana) u vezi s održavanjem i radom infrastrukture.

⁽¹⁾ SL L 130, 15.6.1970., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 543/97 (SL L 84, 26.3.1997., str. 6.).

⁽²⁾ SL L 156, 28.6.1969., str. 8. Uredba kako je zadnje izmijenjena Aktom o pristupanju iz 2003.

— *Opći izdaci* (rubrike A3, B4, C4)

Opći izdaci obuhvaćaju ukupne troškove službi koje se bave upravljanjem, nadzorom i inspekcijom i koje su odgovorne posebno za uspostavljanje infrastrukture i upravljanje infrastrukturom, te također onaj dio troškova izravno uključenih općih upravnih službi, koji ide na teret infrastrukture. Opći izdaci također pokrivaju sve druge izdatke koji nisu izravno uključeni u bilo koju drugu rubriku računovodstvenih obrazaca (konta).

Obuhvaćeni troškovi uključuju posebno sljedeće:

- troškove za osobne dohotke radnika i operativne troškove središnjih, područnih i lokalnih službi i tehničkih službi, troškove u vezi s nadzorom i preuzimanjem radova,
- plaćanja za starosne mirovine za stalno zaposlene radnike, te druga plaćanja za zaposlenike (obiteljski dodaci, doprinosi za zdravstveno osiguranje, doprinosi za osiguranje od nesreće, mirovinski doprinosi za radnike koji nisu trajno zaposleni itd.),
- troškove koji se odnose na smještaj radnika zaposlenih u službi za infrastrukturu, umanjeni za zaračunate najamnine,
- troškove koji se odnose na pomoćne objekte službe za popravke i održavanje (posebno natkriveni prostori, skladišta alata) ako nisu uvršteni izravno u druge rubrike računovodstvenih obrazaca (konta).

2. Rubrike koje se odnose samo na cestovni promet

— *Troškovi koji se odnose na održavanje cestovnih površina* (rubrika B20)

Ti troškovi obuhvaćaju uglavnom izdatke za radove povezane s mehaničkom otpornošću cesta na opterećenja kojima su podvrgnute. Uključuju izdatke povezane s popravcima površine savitljive kolničke konstrukcije i izdatke povezane s održavanjem dijelova tvrde kolničke konstrukcije.

— *Prometna policija* (rubrika B3)

Troškovi za prometnu policiju uključuju ukupne troškove policijskih usluga koji se zaračunavaju za njihove dužnosti nadzora prometa, uključujući troškove objekata, vozila i opreme koji su posebno namijenjeni za takve usluge.

3. Rubrike koje se odnose samo na unutarnje plovne putove

— *Riječna policija* (rubrika C3)

Troškovi riječne policije uključuju ukupne troškove te policije, uključujući troškove objekata, pristaništa i plovila koji su posebno namijenjeni za takve usluge.

PRILOG III.

Uredba stavljena izvan snage sa svojim naknadnim izmjenama

Uredba Komisije (EEZ) br. 2598/70	(SL L 278, 23.12.1970., str. 1.)
Uredba Komisije (EEZ) br. 2116/78	(SL L 246, 8.9.1978., str. 7.)
Uredba Komisije (EZ) br. 906/2004	(SL L 163, 30.4.2004., str. 49.)

PRILOG IV.

Korelacijska tabela

Uredba (EEZ) br. 2598/70	Ova Uredba
Jedini članak	Članak 1.
—	Članak 2.
—	Članak 3.
Prilozi I. i II.	Prilozi I. i II.
—	Prilog III.
—	Prilog IV.

32007L0059

3.12.2007.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 315/51

DIREKTIVA 2007/59/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 23. listopada 2007.****o davanju ovlaštenja strojovođa koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora, u svjetlu zajedničkog teksta koji je odobrio Odbor za mirenje 31. srpnja 2007. ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Direktivom 2004/49/EZ ⁽⁴⁾ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice od upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika zahtijeva se uspostavljanje sustava upravljanja sigurnošću kojim se u najmanju ruku omogućuju postizanje zajedničkih ciljeva sigurnosti i ispunjavanje nacionalnih sigurnosnih propisa i zahtjeva utvrđenih u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI-jima), te primjenu odgovarajućih dijelova zajedničkih sigurnosnih metoda. Ti sustavi upravljanja sigurnošću između ostalog predviđaju i programe osposobljavanja osoblja i sustave koji osiguravaju održavanje osposobljenosti osoblja te izvršavanje obveza na odgovarajući način.
- (2) Direktivom 2004/49/EZ je predviđeno da željeznički prijevoznik mora imati rješenje o sigurnosti kako bi imalo pristup željezničkoj infrastrukturi.
- (3) Prema Direktivi Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice ⁽⁵⁾, željeznički prijevoznici koji imaju dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom

prijevozu, od 15. ožujka 2003. imaju pristup transeuropskoj željezničkoj mreži za prijevoz robe u međunarodnom željezničkom teretnom prijevozu, a najkasnije od 2007. imat će pravo pristupa cijeloj željezničkoj mreži za domaći i međunarodni teretni prijevoz. Ovo postupno proširenje prava pristupa neizbježno će dovesti do povećanog prekograničnog kretanja strojovođa. Rezultat će biti sve veća potražnja kvalificiranih strojovođa koji su osposobljeni i ovlašteni u više država članica.

- (4) Studija koju je Komisija provela 2002. godine pokazala je da se zakoni država članica o uvjetima davanja ovlaštenja strojovođama bitno razlikuju. Kako bi se te razlike prevladale uz istodobno zadržavanje sadašnje visoke razine sigurnosti u željezničkom sustavu u Zajednici, potrebno je donijeti propise za davanje ovlaštenja strojovođama na razini Zajednice.
- (5) Ti bi propisi Zajednice također trebali pridonijeti ciljevima politika Zajednice o slobodi kretanja radnika, slobodi poslovnog nastana i slobodi pružanja usluga u okviru zajedničke prometne politike, pri čemu valja izbjegavati svako narušavanje konkurencije.
- (6) Cilj ovih zajedničkih odredbi bi prije svega trebalo biti olakšanje mobilnosti strojovođa među državama članicama, ali i njihovu mobilnost među različitim željezničkim prijevoznicima, te općenito pojednostaviti priznavanje dozvola i usklađenih dopunskih potvrda od strane svih učesnika u željezničkom sektoru. S tom namjenom ključno je u odredbama utvrditi minimalne zahtjeve koje podnositelji zahtjeva moraju ispuniti za dobivanje dozvole ili usklađene dopunske potvrde.
- (7) Ova Direktiva slijedi i u velikoj se mjeri temelji na povijesnom zajedničkom sporazumu koji su zaključili Europska federacija radnika u prometu (ETF) i Zajednica europskih željeznica (CER) o određenim aspektima uvjeta rada mobilnih radnika u željezničkim vozilima koji obavljaju interoperabilni prekogranični promet ⁽⁶⁾.
- (8) Čak i da država članica iz područja primjene ove Direktive isključi strojovođe koji isključivo rade na određenim kategorijama željezničkih sustava, mreža i infrastrukture, to ni na koji način ne bi smjelo ograničavati obvezu te države članice da poštuje valjanost dozvola na cijelom području Europske unije ili valjanost usklađenih dopunskih ovlaštenja za određenu željezničku infrastrukturu.

⁽¹⁾ SL C 221, 8.9.2005., str. 64.⁽²⁾ SL C 71, 22.3.2005., str. 26.⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 28. rujna 2005. (SL C 227 E, 21.9.2006., str. 464.), Zajedničko stajalište Vijeća od 14. rujna 2006. (SL C 289 E, 28.11.2006., str. 42.), Stajalište Europskog parlamenta od 18. siječnja 2007. (još nije objavljeno u Službenom listu), Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 25. rujna 2007. i Odluka Vijeća od 26. rujna 2007.⁽⁴⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 44. Ispravljena inačica u SL L 220, 21.6.2004., str. 16.⁽⁵⁾ SL L 237, 24.8.1991., str. 25. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2006/103/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 344.).⁽⁶⁾ SL L 195, 27.7.2005., str. 18.

- (9) Zahtjevi bi u najmanju ruku trebali obuhvaćati minimalnu starost strojovođe za upravljanje vlakom, fizičke i psihičke sposobnosti podnositelja zahtjeva vezane uz zanimanje, iskustvo u struci i poznavanje određenih područja važnih za upravljanje vlakom, kao i poznavanje infrastruktura na kojima će morati raditi, te poznavanje jezika koji se na njima koristi.
- (10) Radi povećanja isplativosti, osposobljavanje koje moraju proći strojovođe za dobivanje usklađene dopunske potvrde mora se, koliko je to moguće i poželjno sa stajališta sigurnosti, usredotočiti na posebne aktivnosti koje obavlja strojovođa, kao što su primjerice ranžiranje, radovi održavanja, putnički ili teretni prijevoz. Pri ocjenjivanju provedbe ove Direktive, Europska agencija za željeznice (u daljnjem tekstu „Agencija”) mora ocijeniti potrebu za izmjenama i dopunama zahtjeva za osposobljavanje utvrđenih u Prilogu, kako bi se bolje odrazile nove, nastajuće strukture tržišta.
- (11) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture koji izdaju usklađene dopunske potvrde mogu i sami provoditi osposobljavanje iz općeg stručnog znanja, poznavanja jezika, znanja o željezničkim vozilima i infrastrukturama. Međutim, što se ispita tiče, potrebno je izbjegavati svaki sukob interesa, bez isključivanja mogućnosti da ispitivač možda pripada željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture koji izdaje usklađenu dopunsku potvrdu.
- (12) U skladu s člankom 13. stavkom 4. Direktive 2004/49/EZ, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovorni su za razinu osposobljenosti strojovođa koje zapošljavaju. S tom bi namjenom, u skladu s člankom 13. stavkom 3. navedene Direktive željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali uzeti u obzir obuku i prethodno stečena znanja i vještine tih strojovođa. Također je važno osigurati osposobljavanje dostatnog broja strojovođa. Međutim, s tim u vezi je potrebno poduzeti mjere kojima će se osigurati da se osposobljavanjem strojovođe koje financira određeni željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, ne bi neopravdano okoristio drugi željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, u slučaju kada navedeni strojovođa dobrovoljno napusti prvog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture na račun drugoga. Te mjere mogu biti različite naravi, kao primjerice nacionalno zakonodavstvo, kolektivni ugovori, ugovorne odredbe između strojovođe i poslodavca ili sporazumi koji određuju ponovno zapošljavanje strojovođa koji pripadaju jednom prijevozniku od strane drugog prijevoznika u slučaju kada su strojovođe ugovorne strane takvih sporazuma.
- (13) Osposobljenost osoblja, te zdravstveni i sigurnosni uvjeti razvijaju se u okviru direktiva o interoperabilnosti, posebno kao dio TSI-ja „odvijanje i upravljanje prometom”. Potrebno je osigurati usklađenost tih TSI-ja i Priloga ovoj Direktivi. Komisija će to postići mijenjanjem ili prilagođavanjem dotičnog TSI-ja prema ovoj Direktivi i njezinim prilogima, koristeći postupke predviđene Direktivom Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina ⁽¹⁾ i Direktivom 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti konvencionalnog željezničkog sustava ⁽²⁾.
- (14) Kako bi se povećala sloboda kretanja radnika i sigurnost na željeznicama Zajednice, posebnu pozornost valja posvetiti ostalom osoblju vlaka koje obavlja zadatke relevantne za sigurnost u lokomotivama i vlakovima. Stoga bi države članice trebale osigurati da ostalo osoblje vlaka koje obavlja zadatke od kritične važnosti za sigurnost, ispunjava minimalne zahtjeve utvrđene u TSI-ju odvijanja i upravljanja prometom. Uzimajući u obzir nacionalne provedbene planove o kojima države članice moraju izvješćivati u vezi s provedbom tog TSI-ja, Agencija bi trebala odrediti mogućnosti davanja ovlaštenja ostalim članovima osoblja vlaka koji obavljaju zadatke relevantne za sigurnost, te ocijeniti utjecaj tih različitih mogućnosti. Komisija bi na temelju tog izvješća, ako je to moguće, trebala predstaviti prijedlog s obzirom na uvjete i postupke davanja ovlaštenja ostalim članovima osoblja koji obavljaju zadatke relevantne za sigurnost u lokomotivama i vlakovima.
- (15) Zahtjevi koji se odnose na dozvole i usklađene dopunske potvrde utvrđene u ovoj Direktivi, trebali bi se isključivo odnositi na pravne uvjete pod kojima se strojovođama daje pravo da upravljaju vlakom. Svi ostali zakonski zahtjevi, koji su kompatibilni sa zakonodavstvom Zajednice i koji se primjenjuju na nediskriminirajući način, a odnose se na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i željeznička vozila, također moraju biti ispunjeni prije no što strojovođa smije upravljati vlakom na određenoj infrastrukturi.
- (16) Ova Direktiva ne bi smjela dovesti u pitanje provedbu Direktive 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka ⁽³⁾, niti Uredbu (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom protoku takvih podataka ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ SL L 235, 17.9.1996., str. 6. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2007/32/EZ (SL L 141, 2.6.2007., str. 63.).

⁽²⁾ SL L 110, 20.4.2001., str. 1. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2007/32/EZ.

⁽³⁾ SL L 281, 23.11.1995., str. 31. Direktiva kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003 (SL L 284, 31.10.2003., str. 1.).

⁽⁴⁾ SL L 8, 12.1.2001., str. 1.

- (17) Kako bi se osigurala jednoobraznost i transparentnost, Zajednica bi trebala uspostaviti jedinstveni obrazac ovlaštenja, priznat među državama članicama, kojim bi strojovođe dokazivale i svoje udovoljavanje određenim minimalnim uvjetima i svoju stručnu osposobljenost i znanje jezika, pri čemu bi se nadležnim tijelima u državama članicama prepustilo izdavanje dozvola, a željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastruktura izdavanje usklađenih dopunskih potvrda.
- (18) Agencija bi također trebala ispitati korištenje pametne kartice umjesto dozvole i usklađenih dopunskih potvrda. Prednost bi takve pametne kartice bila u tome što bi se njome spojila ta dva dokumenta u jedan, a istodobno bi se mogla koristiti u druge namjene, kako u području sigurnosti, tako i u rukovođenju strojovođama.
- (19) Kako bi se olakšalo ocjenjivanje postupka davanja ovlaštenja osoblju utvrđeno u člancima 10. i 11. Direktive 2004/49/EZ i ubrzalo izdavanje rješenja o sigurnosti predviđeno tim člancima, nadležna tijela za sigurnost bi trebala koristiti sve podatke koji su sadržani u dozvolama, usklađenim dopunskim potvrđama i registrima dozvola i usklađenih dopunskih potvrda.
- (20) Zapošljavanje strojovođa koji su ovlašteni u skladu s ovom Direktivom, ne bi smjelo osloboditi željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture njihove obveze da u skladu s člankom 9. i Prilogom III. Direktivi 2004/49/EZ uspostave sustav nadzora i unutarnje kontrole osposobljenosti i ponašanja njihovih strojovođa, te bi ono trebalo biti dijelom tog sustava. Usklađena dopunska potvrda ne bi smjela osloboditi ni željezničke prijevoznike, niti upravitelje infrastrukture odgovornosti za sigurnost, a posebno za osposobljavanje svog osoblja.
- (21) Određena poduzeća pružaju usluge strojovođa željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture. U takvim je slučajevima odgovornost na željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture koji sklapa ugovor o pružanju usluga strojovođe da osigura da taj strojovođa ima dozvolu ili potvrdu u skladu s ovom Direktivom.
- (22) Kako bi se željeznički promet i dalje nesmetano odvijao, strojovođe koje su taj posao obavljale i prije stupanja na snagu ove Direktive, trebaju zadržati svoja stečena prava i u prijelaznom razdoblju.
- (23) Pri zamjeni ovlaštenja za vožnju koja su strojovođama izdana prije primjene odgovarajućih odredbi ove Direktive s usklađenim dopunskim potvrđama i dozvolama koje su usklađene s ovom Direktivom, potrebno je izbjeći nepotrebna administrativna i financijska opterećenja. Stoga je potrebno sačuvati prethodno izdana ovlaštenja za vožnju vlaka, koliko je to moguće. Pri zamjeni ovlaštenja, tijela koja izdaju ovlaštenja trebala bi uzeti u obzir kvalifikacije i iskustvo svakog strojovođe ili skupine strojovođa. Tijelo koje izdaje ovlaštenja trebalo bi, na temelju kvalifikacija i/ili iskustva, odlučiti moraju li strojovođa ili skupina strojovođa polagati dodatne ispite i/ili polaziti dodatnu obuku prije no što dobiju zamjenske dozvole i usklađene dopunske potvrde. Stoga će tijelo koje izdaje ovlaštenja odlučiti da li je kvalifikacija i/ili iskustvo dostatno za izdavanje traženih dozvola i usklađenih dodatnih potvrda bez potrebe za daljnjim provjeravanjem znanja ili obukom.
- (24) Kada strojovođe mijenjaju poslodavca, također je potrebno izbjeći nepotrebna administrativna i financijska opterećenja. Željeznički prijevoznik koji zapošljava strojovođu mora uzeti u obzir prethodno stečenu osposobljenost te bi trebao izbjegavati dodatne ispite i obuku, koliko je to moguće.
- (25) Ne dovodeći u pitanje opći sustav uzajamnog priznavanja u skladu s Direktivom 2005/36/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o priznavanju stručnih kvalifikacija⁽¹⁾, koja se i dalje primjenjuje do kraja prijelaznog razdoblja, ovom se Direktivom ne bi smjela dati nikakva prava uzajamnog priznavanja vezana uz ovlaštenje za vožnju vlaka koja su strojovođe stekle prije primjene ove Direktive.
- (26) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji⁽²⁾.
- (27) Komisiju bi posebno trebalo ovlastiti za utvrđivanje uvjeta i kriterija potrebnih za provedbu ove Direktive. Budući da su te mjere općeg opsega i da se njima elementi ove Direktive koji nisu ključni mijenjaju novim elementima koji nisu ključni, one bi se trebale donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom, predviđenim u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (¹) SL L 255, 30.9.2005., str. 22. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Vijeća 2006/100/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 141.).
- (²) SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Odluka kako je izmijenjena Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.).

(28) U slučaju kada se iz nužnih razloga hitnosti ne mogu ispuniti uobičajeni rokovi za regulatorni postupak s kontrolom, Komisija bi trebala imati mogućnost poduzimanja hitnog postupka predviđenog u članku 5.a stavku 6. Odluke 1999/468/EZ za donošenje kriterija Zajednice za izbor ispitivača i ispita, utvrđenih ovom Direktivom, te za prilagođavanje znanstvenom i tehničkom napretku iz Priloga ovoj Direktivi, kako je u njima utvrđeno.

(29) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva ⁽¹⁾, države se članice podupire da za vlastite potrebe i u interesu Zajednice izrade i objave vlastite tablice kojima će se, kolikogod je to moguće, prikazati međusobni odnos ove Direktive s mjerama kojima je ona prenesena u nacionalno zakonodavstvo.

(30) Države članice bi morale predvidjeti kontrole koje se odnose na ispunjavanje odredbi iz ove Direktive te odgovarajuće mjere u slučaju da strojovođa prekrši neku od odredbi ove Direktive.

(31) Države članice bi u okviru provedbe ove Direktive trebale predvidjeti odgovarajuće kazne zbog kršenja nacionalnih propisa.

(32) Budući da cilj ove Direktive, odnosno utvrđivanja zajedničkog zakonskog okvira za davanje ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima za prijevoz putnika i robe, države članice ne mogu dostatno ostvariti same, te s obzirom da se cilj ove Direktive, zbog njezinog opsega i učinaka, može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno u tom članku, ovom se Direktivom ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

(33) Iz razloga isplativosti moglo bi se pokazati prikladnim, da se strojovođe koji rade isključivo na području jedne države članice, na ograničeno vrijeme izuzmu iz primjene odredbi ove Direktive koje se odnose na obveze strojovođa da ima dozvole i usklađene dopunske potvrde u skladu s ovom Direktivom. Uvjeti za takva izuzeća moraju biti jasno utvrđeni.

(34) Za državu članicu koja nema željeznički sustav niti ga predviđa uskoro uspostaviti, obveza prenošenja ove Direktive u njezino nacionalno zakonodavstvo i njezina provedba bili bi nerazmjerni i bespotrebni. Stoga bi takvu državu članicu trebalo izuzeti od obveze prenošenja ove Direktive u njezino nacionalno zakonodavstvo i obveze njezine provedbe, sve dok ne uspostavi vlastiti željeznički sustav,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

CILJ, PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE

Članak 1.

Cilj

Ovom se Direktivom utvrđuju uvjeti i postupci za davanje ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice. Njome se utvrđuju zadaci za koje su odgovorna nadležna tijela u državama članicama, strojovođe i drugi sudionici sektora, posebno željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i centri za obuku.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na strojovođe koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice za željezničkog prijevoznika koji mora imati rješenje o sigurnosti, ili za upravitelja infrastrukture koji mora imati rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

2. Na temelju nacionalnih odredbi koje se odnose na ostalo osoblje vlaka u teretnim vlakovima, države članice ne smiju sprečavati prelazak granice teretnim vlakovima ili pružanje usluga domaćeg prijevoza na svom području.

3. Ne dovodeći u pitanje članak 7., države članice mogu, iz mjera koje donesu pri provedbi ove Direktive, izuzeti strojovođe koji rade isključivo u:

- (a) podzemnim željeznicama, tramvajima i drugim lakim tračničkim sustavima;
- (b) mrežama koje su funkcionalno odvojene od ostalog željezničkog sustava i namijenjene samo za obavljanje lokalnog, gradskog ili prigradskog prijevoza putnika i robe;
- (c) željezničkoj infrastrukturi u privatnom vlasništvu, koju upotrebljavaju isključivo upravitelji infrastrukture za vlastiti prijevoz robe;
- (d) dijelovima pruge koji su privremeno zatvoreni za uobičajeni promet radi održavanja, rekonstrukcije ili obnove željezničkog sustava.

Članak 3.

Definicije

U smislu ove Direktive:

- (a) „nadležno tijelo” znači tijelo nadležno za sigurnost iz članka 16. Direktive 2004/49/EZ;

⁽¹⁾ SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

- (b) „strojovođa” znači osoba koja je osposobljena i ovlaštena za samostalno, odgovorno i sigurno upravljanje vlakovima, uključujući lokomotive, manevarske lokomotive, radne vlakove, željeznička vozila za održavanje ili vlakove za prijevoz putnika ili robe željeznicom;
- (c) „ostalo osoblje vlaka koje obavlja zadatke relevantne za sigurnost” znači osoblje u vlaku osim strojovođa, ali koje pomaže osiguranju sigurnosti vlaka, te putnika i robe koji se prevoze;
- (d) „željeznički sustav” znači sustav koji u skladu s definicijama iz Direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ čine željezničke infrastrukture, uključujući pruge i stabilna postrojenja željezničkog sustava te željeznička vozila svih kategorija i podrijetla koja voze na toj infrastrukturi;
- (e) „upravitelj infrastrukture” znači svako tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavu i održavanje željezničke infrastrukture ili njezinog dijela, kako je utvrđeno u članku 3. Direktive 91/440/EEZ, što također može uključivati i upravljanje prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavom infrastrukture. Zadaci upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu se dodijeliti različitim tijelima ili poduzećima;
- (f) „željeznički prijevoznik” znači svaki željeznički prijevoznik kako je definirano u Direktivi 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranju pristojbi za uporabu željezničke infrastrukture⁽¹⁾, te svako drugo javno ili privatno poduzeće koje se bavi pružanjem usluga prijevoza robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu taj prijevoznik mora osigurati vuču. Ovaj izraz obuhvaća i prijevoznike koji pružaju isključivo vuču;
- (g) „tehničke specifikacije za interoperabilnost” ili „TSI” znači specifikacije koje obuhvaćaju svaki podsustav ili dio podsustava, kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina i transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava, kako je utvrđeno u Direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ;
- (h) „Agencija” znači Europska agencija za željeznice koja je osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004⁽²⁾ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004.;
- (i) „rješenje o sigurnosti” znači rješenje koje je željezničkom prijevozniku izdalo nadležno tijelo u skladu s člankom 10. Direktive 2004/49/EZ;
- (j) „potvrda” znači usklađena dopunska potvrda u kojoj je navedeno po kojoj željezničkoj infrastrukturi imatelj potvrde smije voziti i kojim željezničkim vozilima smije upravljati;
- (k) „rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom” znači rješenje koje upravitelju infrastrukture izdaje nadležno tijelo u skladu s člankom 11. Direktive 2004/49/EZ;
- (l) „centar za obuku” znači tijelo koje je nadležno tijelo ovlastilo ili priznalo za provođenje tečajeva za osposobljavanje.

POGLAVLJE II.

DAVANJE OVLAŠTENJA STROJOVOĐAMA

Članak 4.

Jedinstveni način davanja ovlaštenja u Zajednici

1. Svaki strojovođa mora imati potrebnu sposobnost i kvalifikacije za upravljanje vlakovima i imati sljedeće dokumente:
 - (a) dozvolu iz koje je vidljivo da strojovođa ispunjava minimalne uvjete u pogledu zdravstvenih zahtjeva, osnovne izobrazbe i opće stručne osposobljenosti. U dozvoli su navedeni osobni podaci strojovođe i tijela nadležnog za izdavanje dozvole, te vrijeme valjanosti dozvole. Do usvajanja jedinstvenog načina davanja ovlaštenja Zajednice iz stavka 4., dozvola mora ispunjavati zahtjeve iz Priloga I.;
 - (b) jednu ili više potvrda u kojima je navedena infrastruktura na kojoj je imatelj potvrde ovlašten za vožnju i kojim je željezničkim vozilima ovlašten upravljati. Svaka potvrda mora biti u skladu sa zahtjevima iz Priloga I.
2. Međutim, zahtjevi za posjedovanjem potvrde za određeni dio infrastrukture ne primjenjuju se u dolje navedenim iznimnim slučajevima, pod uvjetom da neki drugi strojovođa koji ima važeću potvrdu za određenu infrastrukturu tijekom vožnje sjedi pored strojovođe:
 - (a) kada upravitelj infrastrukture ocijeni da je zbog smetnji u željezničkom prometu potrebno preusmjeravanje vlakova ili zbog radova na održavanju pruge;
 - (b) za iznimne jednokratne vožnje muzejskim vlakovima;
 - (c) za izniman jednokratni prijevoz robe, pod uvjetom da je upravitelj željezničke infrastrukture s tim suglasan;
 - (d) za isporuku ili predstavljanje novog vlaka ili lokomotive;
 - (e) za namjene osposobljavanja i ispitivanja strojovođa.

⁽¹⁾ SL L 75, 15.3.2001., str. 29. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2004/49/EZ.

⁽²⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 1. Ispravljena inačica u SL L 220, 21.6.2004., str. 3.

O primjeni ove mogućnosti odlučuje željeznički prijevoznik i ne može ju nametnuti nadležni upravitelj infrastrukture ili nadležno tijelo.

U slučaju korištenja dodatnog strojovođe, kako je gore predviđeno, o tome se unaprijed mora obavijestiti upravitelja infrastrukture.

3. Potvrdom se strojovođa ovlašćuje za vožnju za jednu ili više sljedećih kategorija:

- (a) kategorija A: manevarske lokomotive, radni vlakovi, vozila za održavanje pruga i sve ostale lokomotive kada se koriste za ranžiranje;
- (b) kategorija B: prijevoz putnika i/ili robe.

Potvrda može sadržavati i ovlaštenje za sve kategorije i obuhvaćati sve kodove iz stavka 4.

4. Komisija mora, na temelju nacrtu koji je pripremila Agencija, do 4. prosinca 2008. donijeti obrazac Zajednice za dozvole, potvrde i ovjerene preslike potvrde te utvrditi njihov vanjski izgled, uzimajući u obzir mjere protiv krivotvorenja. Te mjere, kojima se mijenjaju elementi ove Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.

Do 4. prosinca 2008., Komisija mora donijeti mjere kojima se mijenjaju elementi ove Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, a odnose se na kodeks Zajednice za različite tipove pod kategorijama A i B iz stavka 3. ovog članka, u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. i na temelju preporuke Agencije.

Članak 5.

Mjere protiv krivotvorenja

Nadležna tijela i tijela nadležna za izdavanje poduzimaju sve potrebne mjere za sprečavanje krivotvorenja dozvola i potvrda, te za sprečavanje neovlaštenog korištenja registara iz članka 22.

Članak 6.

Vlasništvo, jezik i tijela koja izdaju

1. Dozvola je vlasništvo njezinog imatelja, a izdaje je nadležno tijelo kako je utvrđeno u članku 3. točki (a). Kada nadležno tijelo ili njegov predstavnik izdaje dozvolu na nekom nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, sastavit će dvojezičnu dozvolu koristeći jedan od jezika Zajednice.

2. Potvrdu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe. Vlasnik potvrde je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji ju izdaje. Međutim, u skladu s člankom 13. stavkom 3. Direktive 2004/49/EZ, strojovođe imaju pravo na dobivanje ovjerene preslike.

Kada željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture izdaje potvrdu na nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, on sastavlja dvojezičnu potvrdu koristeći jedan od jezika Zajednice.

Članak 7.

Zemljopisna valjanost

1. Dozvole su valjane na čitavom području Zajednice.
2. Potvrde su valjane samo za one infrastrukture i željeznička vozila koji su na njoj navedeni.

Članak 8.

Priznavanje ovlaštenja strojovođa iz trećih zemalja

Ovlaštenja strojovođa iz trećih zemalja koji rade isključivo na pograničnim odsjecima željezničkih sustava neke države članice, ta država članica može priznati u skladu s dvostranim sporazumima s dotičnom trećom zemljom.

POGLAVLJE III.

UVJETI ZA DOBIVANJE DOZVOLE I POTVRDE

Članak 9.

Minimalni zahtjevi

1. Za dobivanje dozvole podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u člancima 10. i 11. Za dobivanje potvrde, te kako bi ista ostala valjana, podnositelji zahtjeva moraju imati dozvolu i ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u člancima 12. i 13.
2. Država članica može primijeniti strože zahtjeve za izdavanje dozvola na svom vlastitom državnom području. Međutim, ona mora priznavati dozvole koje su u skladu s člankom 7. izdale druge države članice.

Odjeljak 1.

Dozvola

Članak 10.

Donja dobna granica

Države članice propisuju donju dobnu granicu podnositelja zahtjeva, koja mora biti najmanje 20 godina. Međutim, država članica može izdati dozvole podnositeljima zahtjeva koji imaju 18 godina, pri čemu je valjanost takve dozvole ograničena na područje države članice koja ju izdaje.

Članak 11.**Osnovni zahtjevi**

1. Podnositelji zahtjeva moraju imati uspješno završeno devetogodišnje školsko obrazovanje (osnovno i srednje), te uspješno završeno osnovno osposobljavanje koje je istovrijedno 3. stupnju iz Odluke Vijeća 85/368/EEZ od 16. srpnja 1985. o usporedivosti kvalifikacija stručne izobrazbe među državama članicama Europske zajednice ⁽¹⁾.

2. Podnositelji moraju dokazati svoju fizičku sposobnost uspješno obavljenim zdravstvenim pregledom, koji prema odluci države članice obavlja ili nadgleda ovlašteni ili priznati liječnik u skladu s člankom 20. Pregled obuhvaća najmanje one kriterije koji su navedeni u odjeljcima 1.1., 1.2., 1.3. i 2.1. Priloga II.

3. Podnositelji moraju dokazati svoju psihološku sposobnost za rad obavljenim zdravstvenim pregledom, koji prema odluci države članice obavlja ili nadgleda ovlašteni ili priznati psiholog ili liječnik u skladu s člankom 20. Pregled mora uključivati barem one kriterije koji su navedeni u odjeljku 2.2. Priloga II.

4. Podnositelji zahtjeva moraju dokazati svoju opću stručnu osposobljenost na temelju položenog ispita koji obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu IV.

Odjeljak II.**Potvrda****Članak 12.****Poznavanje jezika**

Podnositelj zahtjeva mora, u skladu s Prilogom VI., dokazati poznavanje jezika, za infrastrukturu za koju traži potvrdu.

Članak 13.**Stručne kvalifikacije**

1. Podnositelji zahtjeva moraju imati položen ispit, kojim se provjerava njihovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu željezničkog vozila za koje se traži potvrda. Taj ispit obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu V.

2. Podnositelji zahtjeva moraju imati položen ispit, kojim se provjerava njihovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu infrastrukture za koju se traži potvrda. Taj ispit obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu VI. Taj ispit po potrebi obuhvaća i znanje jezika, u skladu s točkom 8. Priloga VI.

3. Podnositelje zahtjeva željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture obučava o svom sustavu upravljanja sigurnošću koji je predviđen u Direktivi 2004/49/EZ.

POGLAVLJE IV.**POSTUPAK DOBIVANJA DOZVOLE I POTVRDE****Članak 14.****Dobivanje dozvole**

1. Nadležno tijelo dužno je javno objaviti postupak za dobivanje dozvole.

2. Svaki zahtjev za dobivanje dozvole nadležnom tijelu podnosi strojovođa pristupnik ili neko drugo tijelo u njegovo ime.

3. Zahtjevi podneseni nadležnom tijelu mogu biti zahtjevi za dodjelu nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje ili izdavanje duplikata.

4. Nadležno tijelo izdaje dozvolu što je prije moguće, ali najkasnije mjesec dana nakon primitka svih potrebnih dokumenata.

5. Dozvola vrijedi za razdoblje od 10 godina, prema članku 16. stavku 1.

6. Dozvola se izdaje u jednom izvorniku. Svako umnožavanje dozvole je zabranjeno, osim ako to čini nadležno tijelo na temelju zahtjeva za duplikatom.

Članak 15.**Dobivanje potvrde**

Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj željezničke infrastrukture u okviru svog sustava upravljanja sigurnošću uvodi postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda u skladu s ovom Direktivom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o davanju, ažuriranju, privremenom stavljanju izvan snage ili poništenju potvrde.

U slučaju neslaganja, stranke mogu uložiti žalbu nadležnom tijelu ili nekom drugom žalbenom tijelu.

Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture bez odlaganja ažuriraju potvrdu kada je imatelj potvrde dobio dodatna ovlaštenja za željeznička vozila ili željezničke infrastrukture.

⁽¹⁾ SL L 199, 31.7.1985., str. 56.

Članak 16.

Redovne provjere

1. Kako bi dozvola ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članka 11. stavaka 2. i 3. Što se zdravstvenih zahtjeva tiče, potrebno je ispuniti minimalnu učestalost provjera u skladu s odredbama odjeljka 3.1. Priloga II. Te zdravstvene preglede obavljaju ili nadziru liječnici koji su ovlašteni ili priznati u skladu s člankom 20. Što se općeg stručnog znanja tiče, primjenjuju se odredbe članka 23. stavka 8.

Pri obnovi dozvole, nadležno tijelo provjerava u registru iz članka 22. stavka 1. točke (a) ispunjava li strojovođa zahtjeve iz prvog podstavka ovog stavka.

2. Kako bi potvrda ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članka 12. i 13. O učestalosti takvih provjera i/ili testiranja odlučuje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe u skladu s vlastitim sustavom upravljanja sigurnošću, pri čemu valja poštivati minimalnu učestalost provjera utvrđenu u Prilogu VII.

Za svaku od navedenih provjera tijelo nadležno za izdavanje izjavom na potvrdi te u registru predviđenom u članku 22. stavku 2. točki (a) potvrđuje da strojovođa ispunjava zahtjeve iz prvog podstavka ovog stavka.

3. U slučaju izostanka redovne provjere ili u slučaju negativnog rezultata, primjenjuje se postupak utvrđen u članku 18.

Članak 17.

Prestanak radnog odnosa

Kada strojovođa prestane raditi za željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, on o tome odmah mora obavijestiti nadležno tijelo.

Dozvola ostaje i dalje valjana sve dok su ispunjeni uvjeti iz članka 16. stavka 1.

Potvrda prestaje biti valjana kada njezin imatelj prestane raditi kao strojovođa. Međutim, imatelj prima ovjerenu presliku potvrde i svih dokumenata, kojima se dokazuje njegova sposobnost, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost. Pri izdavanju potvrda strojovođi, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture uzima u obzir sve te dokumente.

Članak 18.

Nadzor strojovođa od strane željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture

1. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljavaju ili čije su usluge ugovorili.

Oni uspostavljaju sustav nadzora svojih strojovođa. Ako su rezultati nadzora takvi da dovode u pitanje sposobnost strojovođe za obavljanje posla i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odmah poduzimaju potrebne mjere.

2. Ako strojovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, on odmah o tome obavještava željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, prema tome što je primjereno.

Čim željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za obavljanje posla postala upitna, oni odmah poduzimaju potrebne mjere, uključujući pregled opisan u odjeljku 3.1. Priloga II., i ako je potrebno, oduzimaju potvrdu i ažuriraju podatke u registru iz članka 22. stavka 2. Nadalje, oni osiguravaju da strojovođe u trenutku obavljanja posla ni u kojem trenutku nisu pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njihovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje. Nadležno tijelo mora odmah biti obaviješteno o svim slučajevima nesposobnosti za rad koje traje dulje od tri mjeseca.

POGLAVLJE V.

ZADACI I ODLUKE NADLEŽNOG TIJELA

Članak 19.

Zadaci nadležnog tijela

1. Nadležno tijelo ispunjava sljedeće zadatke na transparentan i nediskriminirajući način:

- (a) izdaje i ažurira dozvole i izrađuje duplikate, u skladu s člancima 6. i 14.;
- (b) osigurava redovne provjere i/ili testove predviđene u članku 16. stavku 1.;
- (c) privremeno stavlja izvan snage ili poništava dozvole, te obavještava tijela nadležna za izdavanje potvrda o utemeljenim zahtjevima za privremenim stavljanjem izvan snage potvrda u skladu s člankom 29.;
- (d) priznavanje osoba ili tijela u skladu s člancima 23. i 25., ako ih za to imenuje država članica;

- (e) osiguravanje objavljivanja i ažuriranja registra osoba i tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s člankom 20.;
- (f) vođenje i ažuriranje registra dozvola u skladu s člankom 16. stavkom 1. i člankom 22. stavkom 1.;
- (g) praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovođama u skladu s člankom 26.;
- (h) provođenje kontrola u skladu s člankom 29.;
- (i) uspostavljanje nacionalnih mjerila za ispitivače u skladu s člankom 25. stavkom 5.

Nadležno tijelo je prilikom izdavanja dozvole dužno žurno odgovoriti na zahtjeve za podacima te i samo bez odgađanja zatražiti dodatne podatke.

2. Nadležno tijelo ne smije zadatke iz stavka 1., točaka (c), (g) i (i) prenijeti na treće osobe.

3. Svako prenošenje zadataka mora biti transparentno i nediskriminirajuće i ne smije prouzrokovati sukob interesa.

4. Kada nadležno tijelo zadatke iz stavka 1., točaka (a) ili (b) prenosi na željezničkog prijevoznika ili ugovara usluge željezničkog prijevoznika za obavljanje navedenih zadataka, mora biti ispunjen najmanje jedan od sljedećih uvjeta:

- (a) željeznički prijevoznik izdaje dozvole samo svojim strojovođama;
- (b) željeznički prijevoznik na dotičnom području nije isključivo ovlašten za niti jedan od prenesenih ili ugovorenih zadataka.

5. Kada nadležno tijelo prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, ovlašteni predstavnik ili ugovorni pružatelj usluge pri ispunjavanju tih zadataka mora ispunjavati obveze koje nadležna tijela imaju prema ovoj Direktivi.

6. Kada nadležno tijelo prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, ono mora uspostaviti sustav nadzora provođenja tih zadataka, te osigurati ispunjavanje uvjeta iz stavaka 2., 4. i 5.

Članak 20.

Akreditacija i priznavanje

1. Osobe ili tijela akreditirana prema ovoj Direktivi akreditira tijelo za akreditaciju, koje imenuje dotična država članica. Postupak akreditacije temelji se na mjerilima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti, kao što su na primjer relevantni standardi

serije EN 45 000 te na ocjeni dokumentacije koju su kandidati podnijeli, a kojom se dokazuje njihova osposobljenost za određeno područje.

2. Kao alternativa akreditaciji iz stavka 1., država članica može predvidjeti da osobe ili tijela koja su priznata u okviru ove Direktive budu priznata od strane nadležnog tijela ili tijela koje odredi dotična država članica. Priznavanje se temelji na mjerilima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti. Međutim, u slučajevima kada je određena osposobljenost koja se traži iznimno rijetka, dozvoljava se izuzetak od ovog pravila, nakon što Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. da pozitivno mišljenje.

Mjerilo nezavisnosti ne primjenjuje se u slučaju osposobljavanja iz članka 23. stavaka 5. i 6.

3. Nadležno tijelo osigurava objavljivanje i ažuriranje registra osoba i tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s ovom Direktivom.

Članak 21.

Odluke nadležnog tijela

1. Nadležno tijelo mora obrazložiti svoje odluke.

2. Nadležno tijelo osigurava uspostavljanje žalbenog upravnog postupka koji poslodavcima i strojovođama omogućuje podnošenje zahtjeva za provjerom odluka koje se odnose na bilo koji zahtjev iz ove Direktive.

3. Države članice donose potrebne mjere za osiguravanje sudske kontrole odluka nadležnog tijela.

Članak 22.

Registri i razmjena podataka

1. Nadležna tijela moraju:

- (a) voditi registar svih dozvola koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane u odjeljku 4. Priloga I. za svaku dozvolu, a do kojih je moguće doći korištenjem nacionalnog broja dodijeljenog svakom strojovođi. Registar se mora redovito ažurirati;
- (b) nadležnim tijelima ostalih država članica, Agenciji ili poslodavcima strojovođa na utemeljeni zahtjev dostaviti podatke o statusu dozvola.

2. Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora:

- (a) voditi registar, ili osigurati vođenje registra, svih potvrda koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane u odjeljku 4. Priloga I. za svaku potvrdu, kao i podatke koji se odnose na redovne provjere predviđene u članku 16. Registar se mora redovito ažurirati;
- (b) surađivati s nadležnim tijelom države članice u kojoj imaju sjedište kako bi s razmjenjivali podatke i omogućili nadležnom tijelu pristup traženim podacima;
- (c) nadležnim tijelima ostalih država članica na utemeljen zahtjev dostaviti podatke o sadržaju takvih potvrda, kada je to potrebno zbog njihovih međunarodnih djelatnosti.

3. Strojovođe imaju pristup podacima koji ih se tiču, a koji su pohranjeni u registrima nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika, te na zahtjev moraju dobiti kopije tih podataka.

4. Nadležna tijela surađuju s Agencijom kako bi osigurala interoperabilnost registara predviđenih u stavcima 1. i 2.

U tu svrhu, Komisija do 4. prosinca 2008. na temelju nacрта koji je pripremila Agencija mora donijeti osnovne parametre registara koje valja uspostaviti, kao što su podaci koji se moraju unositi, njihov format i protokol za razmjenu podataka, prava pristupa, trajanje čuvanja podataka i postupci koji se primjenjuju u slučaju stečaja. Te mjere, namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni njihovim dopunjavanjem, moraju se donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.

5. Nadležna tijela, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici osiguravaju da su registri predviđeni u stavcima 1. i 2. i načini uporabe tih registara u skladu s Direktivom 95/46/EZ.

6. Agencija osigurava da je sustav uspostavljen stavkom 2. točkama (a) i (b) u skladu s Uredbom (EZ) br. 45/2001.

POGLAVLJE VI.

OSPOSOBLJAVANJE I ISPITIVANJE STROJOVOĐA

Članak 23.

Osposobljavanje

1. Osposobljavanje strojovođa obuhvaća dio koji se odnosi na dozvolu i koji odražava opće stručno znanje opisano u Prilogu IV. i dio koji se odnosi na potvrdu i koji odražava posebno stručno znanje opisano u Prilozima V. i VI.

2. Metoda osposobljavanja mora ispunjavati mjerila utvrđena u Prilogu III.

3. Detaljniji ciljevi osposobljavanja utvrđeni su u Prilogu IV. za dozvolu i u Prilozima V. i VI. za potvrdu. Ti se detaljni ciljevi mogu dopuniti s:

- (a) relevantnim TSI-jima donesenim u skladu s Direktivom 96/48/EZ ili Direktivom 2001/16/EZ. U tom slučaju, Komisija osigurava dosljednost između navedenih TSI-ja i Priloga IV., V. i VI.; ili
- (b) mjerilima koje je predložila Agencija u skladu s člankom 17. Uredbe (EZ) br. 881/2004. Ta mjerila namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni na način da ih dopunjuju, potrebno je donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.

4. Države članice u skladu s člankom 13. Direktive 2004/49/EZ poduzimaju mjere kojima osiguravaju da kandidati za strojovođe imaju pravednu i nediskrimirajuću mogućnost osposobljavanja potrebnog za ispunjavanje uvjeta za dobivanje dozvole i potvrde.

5. Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na opće stručno znanje u skladu s člankom 11. stavkom 4., poznavanje jezika iz članka 12. i stručnog znanja koje se odnosi na željeznička vozila iz članka 13. stavka 1. ostvaruju osobe ili tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s člankom 20.

6. Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na znanje o infrastrukturi, kako je predviđeno u članku 13. stavku 2., uključujući poznavanje putova vožnje i pravila postupanja, ostvaruju osobe ili tijela koja akreditira ili priznaje država članica u kojoj se nalazi infrastruktura.

7. S obzirom na dozvole, opći sustav priznavanja stručne osposobljenosti uspostavljen Direktivom 2005/36/EZ i dalje se primjenjuje na priznavanje stručnih kvalifikacija strojovođa koji su državljani države članice i koji su dobili dokaz o osposobljenosti u trećoj zemlji.

8. Potrebno je uspostaviti postupak kontinuiranog osposobljavanja kako bi se osiguralo održavanje osposobljenosti osoblja, u skladu s točkom 2(e) Priloga III. Direktive 2004/49/EZ.

Članak 24.

Troškovi osposobljavanja

1. Potrebним mjerama države članice osiguravaju da se osposobljavanjem strojovođe koje financira određeni željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, ne bi neopravdano okoristio drugi željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, u slučaju kada navedeni strojovođa dobrovoljno napusti prvog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture na račun drugoga.

2. Posebna se pozornost mora posvetiti provedbi ovog članka u izvješću predviđenom u članku 33., posebno u pogledu njegove točke (f).

Članak 25.

Ispiti

1. Ispitivanja i ispitivači koji provjeravaju traženu osposobljenost utvrđuju:

- (a) za dio koji se odnosi na dozvolu: nadležno tijelo, kada utvrđuje postupak koji se primjenjuje za dobivanje dozvole u skladu s člankom 14. stavkom 1.;
- (b) za dio koji se odnosi na potvrdu: željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, kada utvrđuju postupak koji se primjenjuje za dobivanje potvrde u skladu s člankom 15.

2. Ispite iz stavka 1. nadziru stručni ispitivači, akreditirani ili priznati u skladu s člankom 20., a moraju biti organizirani na način da se izbjegne svaki sukob interesa.

3. Ocjenjivanje znanja o infrastrukturi, uključujući poznavanje puta vožnje te pravila postupanja moraju provoditi osobe ili tijela koja su akreditirana ili priznata u državi članici u kojoj se nalazi infrastruktura.

4. Ispitivanja iz stavka 1. moraju biti organizirana na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture koji izdaju potvrdu.

5. Odabir ispitivača i ispitivanja može biti podložan mjerilima Zajednice uspostavljenim na temelju nacrtu koji je pripremila Agencija. Te mjere, kojima se izmjenjuju elementi Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. U hitnim slučajevima, Komisija može provesti hitni postupak iz članka 32. stavka 4.

U odsutnosti takvih mjerila Zajednice, nadležne vlasti uspostavljaju mjerila na nacionalnoj razini.

6. Na kraju osposobljavanja polažu se teoretski i praktični ispit. Sposobnost vožnje ocjenjuje se tijekom testa vožnje na mreži. Za provjeru primjene pravila postupanja i sposobnosti strojovođe u iznimno teškim situacijama moguće je koristiti i simulatore.

POGLAVLJE VII.

OCJENJIVANJE

Članak 26.

Standardi kvalitete

Nadležna tijela moraju osigurati da su sve aktivnosti povezane s osposobljavanjem, ocjenjivanjem vještina i ažuriranjem dozvola i potvrda, pod stalnim nadzorom u okviru sustava standarda kvalitete. Ta se odredba ne primjenjuje na postupke koji su već

obuhvaćeni sustavima upravljanja sigurnošću, a koje su uspostavili željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture u skladu s Direktivom 2004/49/EZ.

Članak 27.

Neovisno ocjenjivanje

1. U svakoj državi članici u razmacima od najviše pet godina mora se provesti neovisno ocjenjivanje postupaka za stjecanje i provjeravanje stručnog znanja i sposobnosti te sustava izdavanja dozvola i potvrda. Ta se odredba ne primjenjuje na aktivnosti koje su već obuhvaćene sustavima upravljanja sigurnošću, a koje su uspostavili željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture u skladu s Direktivom 2004/49/EZ. To ocjenjivanje provode kvalificirane osobe koje same nisu uključene u navedene aktivnosti.

2. Rezultati neovisnih ocjenjivanja moraju se pažljivo dokumentirati i dostaviti dotičnim nadležnim tijelima. Ako je potrebno, države članice moraju poduzeti odgovarajuće mjere za ispravljanje manjkavosti na koju se ukaže neovisnim ocjenjivanjem.

POGLAVLJE VIII.

OSTALI ČLANOVI OSOBLJA

Članak 28.

Izvješće o ostalim članovima osoblja

1. U izvješću koje mora biti dostavljeno do 4. lipnja 2009. i uzimajući u obzir TSI o odvijanju i upravljanju prometom, donesen na temelju direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ, Agencija mora odrediti profil i zadatke ostalog osoblja vlaka koje obavlja zadatke relevantne za sigurnost i čija stručna osposobljenost pridonosi sigurnosti željezničkog prometa, a koji mora biti reguliran na razini Zajednice unutar sustava dozvola i/ili potvrda koje mogu biti slične sustavu koji je uspostavljen ovom Direktivom.

2. Komisija na temelju tog izvješća do 4. lipnja 2010. mora predstaviti izvješće i po potrebi donijeti zakonski prijedlog o sustavu davanja ovlaštenja za članove osoblja iz stavka 1.

POGLAVLJE IX.

KONTROLE I SANKCIJE

Članak 29.

Kontrola koju provodi nadležno tijelo

1. Nadležno tijelo može u bilo kojem trenutku poduzeti mjere provjere, kako bi u vlakovima kojima se odvija promet u području pod njegovom nadležnošću provjerilo ima li strojovođa dokumente izdane u skladu s ovom Direktivom.

2. Ne dovodeći u pitanje mjere provjere predviđene u stavku 1., u slučaju nemara na radnom mjestu nadležno tijelo može provjeriti ispunjava li dotični strojovođa zahtjeve iz članka 13.

3. Nadležno tijelo može ispitati ispunjavaju li strojovođe, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, ispitivači i centri za osposobljavanje, koji djeluju u području pod njegovom nadležnošću, uvjete iz ove Direktive.

4. Ako nadležno tijelo ustanovi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više traženih zahtjeva, ono poduzima sljedeće mjere:

- (a) u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo, nadležno tijelo stavlja izvan snage dozvolu. Stavljanje izvan snage može biti privremeno ili trajno, ovisno o opsegu problema koji su utjecali na sigurnost željezničkog prometa. Ono odmah mora obavijestiti strojovođu i njegovog poslodavca o svojoj obrazloženoj odluci, ne dovodeći u pitanje pravo na provjeru odluke predviđenu u članku 21. Nadležno tijelo navodi postupak koji se mora primijeniti za ponovno dobivanje dozvole;
- (b) u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo u drugoj državi članici, nadležno se tijelo obraća tom tijelu s utemeljenim zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se dozvola stavi izvan snage. Nadležno tijelo koje postavlja zahtjev obavještava Komisiju i druga nadležna tijela o svom zahtjevu. Nadležno tijelo koje je izdalo dotičnu dozvolu, razmatra zahtjev u roku od četiri tjedna i o svojoj odluci obavještava drugo nadležno tijelo. Nadležno tijelo koje je izdalo dozvolu o svojoj odluci također obavještava Komisiju i ostala nadležna tijela. Svako nadležno tijelo može zabraniti rad strojovođama u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo dozvolu;
- (c) u slučaju potvrde, nadležno se tijelo obraća tijelu koje je izdalo potvrdu sa zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se potvrda stavi izvan snage. Tijelo koje izdaje potvrdu poduzima odgovarajuće korake i o njima obavještava nadležno tijelo u roku od četiri tjedna. Nadležno tijelo može strojovođama zabraniti rad u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo potvrdu, te o tome obavještava Komisiju i druga nadležna tijela.

U svakom slučaju, ako nadležno tijelo smatra da određeni strojovođa predstavlja ozbiljnu opasnost za sigurnost željezničkog prometa, ono odmah poduzima potrebne mjere, kao primjerice, da od upravitelja željezničke infrastrukture zaustavljanje vlaka i strojovođu zabrani rad u području pod njegovom nadležnošću koliko god dugo bude potrebno. Nadležno tijelo o takvoj odluci odmah obavještava Komisiju i druga nadležna tijela.

U svim slučajevima, nadležno tijelo ili tijelo koje je za to određeno, ažurira registar iz članka 22.

5. Ako nadležno tijelo smatra da odluka koju je donijelo nadležno tijelo u drugoj državi članici u skladu sa stavkom 4. ne ispunjava propisane kriterije, predmet se upućuje Komisiji koja u roku od tri mjeseca donosi svoje mišljenje. Ako je potrebno, dotičnoj državi članici predlažu se korektivne mjere. U slučaju nesporazuma ili spora, predmet se upućuje Odboru iz članka 32. stavka 1. i Komisija poduzima sve potrebne mjere u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. Država članica u skladu sa stavkom 4. može i dalje zabranjivati strojovođu vožnju na svom području, sve dok se predmet u skladu s ovim stavkom ne zaključi.

Članak 30.

Sankcije

Ne dovodeći u pitanje sankcije ili postupke predviđene ovom Direktivom, države članice utvrđuju pravila o sankcijama koja se primjenjuju zbog povrede nacionalnih propisa donesenih u skladu s ovom Direktivom, te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu provedbu. Sankcije moraju biti učinkovite, razmjerne, nediskriminirajuće i odvraćajuće. Države članice obavještavaju Komisiju o tim odredbama najkasnije do datuma koji je utvrđen u prvom podstavku članka 36. stavka 1. te ju bez odlaganja obavještavaju o svim naknadnim izmjenama koje bi na njih mogle utjecati.

POGLAVLJE X.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 31.

Prilagodba priloga

1. Mjere namijenjene izmjenama elemenata Direktive koji nisu ključni, prilagodbom priloga znanstvenom i tehničkom napretku, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. U hitnim slučajevima, Komisija može posegnuti za hitnim postupkom iz članka 32. stavka 4.

2. Ako se prilagodbe odnose na područje zdravlja i sigurnosne uvjete ili stručnu osposobljenost, Komisija osigurava da će se prije njihove pripreme provesti savjetovanje sa socijalnim partnerima.

Članak 32.

Odbor

1. Komisiji pomaže Odbor ustanovljen prema članku 21. Direktive 96/48/EZ.

2. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.

3. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5a. stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

4. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5a. stavci 1., 2., 4. i 6. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Članak 33.

Izješće

Agencija ocjenjuje razvoj davanja ovlaštenja strojovođama u skladu s ovom Direktivom. Najkasnije u roku od četiri godine nakon donošenja osnovnih parametara registara predviđenih člankom 22. stavkom 4., ona Komisiji podnosi izvješće uključujući, prema potrebi, prijedlog za poboljšanje sustava u pogledu:

- (a) postupaka za izdavanje dozvola i potvrda;
- (b) akreditacije centara za osposobljavanje i ispitivača;
- (c) sustava kvalitete, koji su uspostavila nadležna tijela;
- (d) uzajamnog priznavanja potvrda;
- (e) primjerenosti zahtjeva osposobljavanja utvrđenih u Prilogu IV., V. i VI. u vezi sa strukturom tržišta i kategorijama iz članka 4. stavka 2. točke (a);
- (f) međusobne povezanosti registara i mobilnosti na tržištu rada.

Nadalje, Agencija može u tom izvješću preporučiti mjere u vezi s teoretskim i praktičnim provjeravanjem stručnog znanja podnositelja zahtjeva za dobivanje usklađene potvrde za željeznička vozila i dotičnu željezničku infrastrukturu.

Komisija na temelju ovih preporuka donosi odgovarajuće mjere i ako je potrebno, predlaže izmjene ove Direktive.

Članak 34.

Uporaba inteligentnih kartica

Agencija do 4. prosinca 2012. mora razmotriti mogućnost uporabe inteligentnih kartica kojima se spajaju dozvola i potvrda, predviđene u članku 4., te će pripremiti analizu troškova i koristi.

Mjere namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, koje se odnose na tehničke i operativne specifikacije za inteligentne kartice, moraju se donijeti na osnovi nacrti koji je pripremila Agencija i u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.

Ako uvođenje inteligentne kartice ne uključuje nikakve izmjene ove Direktive i njezinih priloga, specifikacije inteligentne kartice donose se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2.

Članak 35.

Suradnja

Države članice pomažu jedna drugoj pri provedbi ove Direktive. Nadležna tijela surađuju tijekom ove faze provedbe.

Agencija promiče ovu suradnju i s tim ciljem organizira sastanke s predstavnicima nadležnih tijela.

Članak 36.

Provedba

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 4. prosinca 2009. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva. Komisija o tome obavješćuje druge države članice.

3. Obveze prenošenja u svoje nacionalno zakonodavstvo i provedba ove Direktive ne primjenjuju se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovom području ne uspostavi željeznički sustav.

Članak 37.

Postupno provođenje i prijelazna razdoblja

Ova se Direktiva provodi postupno, kako je prikazano u nastavku.

- 1. Registri iz članka 22. uspostavljaju se u razdoblju od dvije godine po donošenju osnovnih parametara registara iz članka 22. stavka 4.
- 2. (a) U roku od dvije godine po donošenju osnovnih parametara registara iz članka 22. stavka 4., strojovođama koji rade na prekograničnom prometu, unutarnjem prometu u drugoj državi ili uslugama prijevoza robe u drugoj državi članici ili koji rade u najmanje dvije države članice, izdaju se potvrde ili dozvole u skladu s ovom Direktivom, ne dovodeći u pitanje odredbe iz točke 3.

Od istog datuma, sve strojovođe koji pružaju gore navedene usluge, uključujući i one koji još nisu dobili dozvolu ili potvrdu u skladu s ovom Direktivom, moraju ispunjavati uvjete redovne provjere predviđene u članku 16.

- (b) U roku od dvije godine nakon uspostavljanja registara, kako je predviđeno u točki 1., sve se nove dozvole i potvrde moraju izdavati u skladu s ovom Direktivom, ne dovodeći u pitanje odredbe točke 3.
- (c) U roku od sedam godina nakon uspostavljanja registara iz stavka 1., sve strojovođe moraju imati dozvole i potvrde u skladu s ovom Direktivom. Tijela nadležna za izdavanje uzimaju u obzir cjelokupnu stručnu osposobljenost koju je stekao pojedini strojovođa, na način da taj zahtjev ne prouzroči nepotrebna upravna ili financijska opterećenja. Ovlaštenja na vožnju ranije dana strojovođama očuvati će se kolikogod je to moguće. Međutim, tijela koja izdaju dozvole mogu odlučiti mora li strojovođa ili skupina strojovođa, po potrebi, polagati dodatne ispite i/ili polaziti dodatnu obuku prije no što dobiju dozvole i/ili potvrde u skladu s ovom Direktivom.
3. Strojovođe koji su ovlašteni za vožnju u skladu s odredbama koje su bile na snazi prije primjene stavka 2. točaka (a) ili (b), mogu nastaviti obavljati svoju profesionalnu djelatnost na osnovi svojih ovlaštenja i bez primjene odredaba iz ove Direktive, i do sedam godina od uspostave registara predviđenih u točki 1.

U slučaju kandidata za strojovođe koji su počeli pohađati odobreni obrazovni program i program osposobljavanja prije primjene stavka 2. točaka (a) ili (b) države članice mogu izdati ovlaštenja u skladu s postojećim nacionalnim odredbama.

Strojovođe i kandidate za strojovođe iz ovog stavka, dotično nadležno tijelo ili tijela mogu, u iznimnim slučajevima, izuzeti od ispunjavanja zdravstvenih zahtjeva utvrđenih u Prilogu II. Valjanost ovlaštenja koje je izdano s takvim izuzećem mora biti ograničena na područje dotične države članice.

4. Nadležna tijela, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture osiguravaju postupno uvođenje redovnih provjera, koje odgovaraju onima predviđenim u članku 16., za strojovođe koji nemaju dozvole i potvrde izdane u skladu s ovom Direktivom.
5. Na zahtjev države članice, Komisija će uz konzultacije s tom državom članicom od Agencije zatražiti provođenje analize troškova i koristi primjene odredaba ove Direktive na strojovođe koji voze isključivo na području te države članice. Analiza troškova i koristi obuhvaća razdoblje od 10 godina. Ta se analiza troškova i koristi podnosi Komisiji u roku od dvije godine nakon uspostavljanja registara iz točke 1.

Ako analiza troškova i koristi pokaže da su troškovi primjene odredaba ove Direktive na te strojovođe veći od koristi, Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. o tome odlučuje u roku od šest mjeseci nakon podnošenja rezultata analize troškova i koristi. U toj se odluci može predvidjeti da se odredbe stavka 2. točaka (b) i (c) ovog članka ne moraju primjenjivati na te strojovođe na području dotične države članice u razdoblju do deset godina.

Najkasnije 24 mjeseca prije isteka ovog privremenog razdoblja izuzeća, uzimajući u obzir razvoj u željezničkom sektoru u dotičnoj državi članici, Komisija može, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2., zatražiti od Agencije provođenje još jedne analize troškova i koristi, koja se Komisiji mora predati najkasnije 12 mjeseci prije isteka tog privremenog razdoblja izuzeća. Komisija donosi odluku u skladu s postupkom opisanim u drugom podstavku ove točke.

Članak 38.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 39.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

U Strasbourgu 23. listopada 2007.

Za Europski parlament
Predsjednik
H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće
Predsjednik
M. LOBO ANTUNES

PRILOG I.

OBRAZAC DOZVOLE I USKLAĐENE DOPUNSKÉ POTVRDE ZAJEDNICE

1. IZGLED DOZVOLE

Vanjski izgled dozvole za strojovođe mora biti u skladu sa standardima ISO 7810 i 7816-1.

Iskaznica je izrađena od polikarbonata.

Postupak kojim se provjerava je li izgled dozvole za strojovođe u skladu s međunarodnim standardima mora ispunjavati standard ISO 10373.

2. SADRŽAJ DOZVOLE

Prednja strana dozvole mora sadržavati:

- (a) riječi „Dozvola za strojovođe”, otisnute velikim slovima na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu;
- (b) ime države članice koja izdaje dozvolu;
- (c) znak raspoznavanja države članice koja izdaje dozvolu, u skladu sa standardom ISO 3166, koji označava kod države, a koji mora biti otisnut u negativu u pravokutniku plave boje i okružen s 12 žutih zvjezdica;
- (d) podaci koji su specifični za izdanu dozvolu, numerirani na sljedeći način:
 - i. prezime imatelja;
 - ii. ime(-na) imatelja;
 - iii. datum i mjesto rođenja imatelja;
 - iv. — datum izdavanja dozvole,
 - datum isteka valjanosti dozvole,
 - naziv nadležnog tijela koje izdaje dozvolu,
 - referentni broj koji je poslodavac dodijelio svom zaposleniku (neobavezno);
 - v. broj dozvole koji omogućuje pristup podacima u nacionalnom registru;
 - vi. fotografiju imatelja;
 - vii. potpis imatelja;
 - viii. stalno boravište ili adresu imatelja (neobavezno);
- (e) riječi „Obrazac Europskih zajednica” na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu i riječi „Dozvola za vožnju vlaka” na ostalim jezicima Zajednice, otisnute žutom bojom, koji čine pozadinu dozvole;
- (f) referentne boje:
 - plava: Pantone Reflex blue,
 - žuta: Pantone yellow;

- (g) dodatne podatke ili ograničenja uporabe iz zdravstvenih razloga, koju propisuje nadležno tijelo u skladu s Prilogom II., u kodiranom obliku.

Kodove utvrđuje Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. i na temelju preporuke Agencije.

3. POTVRDA

Potvrda mora sadržavati:

- (a) prezime imatelja;
- (b) ime(-na) imatelja;
- (c) datum i mjesto rođenja imatelja;
- (d) — datum izdavanja potvrde,
 - datum isteka valjanosti potvrde,
 - naziv nadležnog tijela koje izdaje potvrdu,
 - referentni broj koji je poslodavac dodijelio svom zaposleniku (neobavezno);
- (e) broj dozvole, koji omogućuje pristup podacima u nacionalnom registru;
- (f) fotografiju imatelja;
- (g) potpis imatelja;
- (h) stalno boravište ili adresu imatelja (neobavezno);
- (i) naziv i adresu željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture za koje je strojovođa ovlašten upravljati vlakovima;
- (j) kategoriju u kojoj je imatelj ovlašten upravljati vlakom;
- (k) vrstu ili vrste željezničkih vozila, kojima imatelj smije upravljati;
- (l) infrastrukturu na kojima je imatelj ovlašten upravljati vlakom;
- (m) sve dodatne podatke ili ograničenja;
- (n) poznavanje jezika.

4. MINIMALNI PODACI KOJI MORAJU BITI SADRŽANI U NACIONALNIM REGISTRIMA:

- (a) Podaci koji se odnose na dozvolu:

Svi podaci koji se pojavljuju na dozvoli i podaci koji se odnose na zahtjeve o provjerama, predviđenim u člancima 11. i 16.

- (b) Podaci koji se odnose na potvrdu:

Svi podaci koji se pojavljuju na potvrdi i podaci koji se odnose na zahtjeve o provjerama, predviđenim u člancima 12., 13. i 16.

PRILOG II.

ZDRAVSTVENI ZAHTJEVI

1. OPĆI ZAHTJEVI

- 1.1. Strojovođe ne smiju imati nikakvih zdravstvenih tegoba, niti uzimati lijekove, farmaceutske proizvode ili sredstva koja bi lako mogla prouzročiti:

- iznenadan gubitak svijesti,
- pomanjkanje pozornosti ili koncentracije,
- iznenadnu nesposobnost obavljanja posla,
- gubitak ravnoteže ili koordinacije,
- znatno ograničenje pokretljivosti.

1.2. Vid

Potrebno je ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu vida:

- oština vida na daljinu s naočalama/kontaktanim lećama ili bez: 1,0; najmanje 0,5 za slabije oko,
- maksimalne korekcijske leće: dalekovidnost + 5/kratkovidnost – 8. Odstupanja su dozvoljena u iznimnim slučajevima i na temelju mišljenja specijaliste za očne bolesti. Tada liječnik odlučuje,
- oština vida na blizinu i pri srednjoj udaljenosti: zadovoljavajuća, s naočalama/kontaktanim lećama ili bez,
- kontaktne leće i naočale su dozvoljene, kada ih redovno kontrolira specijalist,
- normalno raspoznavanje boja: uporaba priznatih testova, kao što je Ishihara, te po potrebi i drugih priznatih testova,
- vidno polje: cjelovito,
- vid na oba oka: učinkovit; ne zahtijeva se ako osoba ima odgovarajuću prilagodbu i iskustvo s dostatnom kompenzacijom. Isključivo u slučaju gubitka binokularnog vida nakon početka rada,
- binokularni vid: učinkovit,
- prepoznavanja signala u boji: test se temelji na prepoznavanju pojedinačnih boja, a ne na relativnim razlikama,
- osjetljivost na kontraste: dobra,
- bez progresivnih očnih bolesti,
- očni implantati, keratotomije i keratektomije su dozvoljene samo pod uvjetom da ih se kontrolira godišnje ili povremeno prema odluci liječnika,
- sposobnost podnošenja bljeskanja,
- kontaktne leće u boji i fotokromatske leće nisu dozvoljene. Leće s UV filterom su dozvoljene.

1.3. Zahtjevi za sluh i govor

Zadovoljavajuć sluh dokazan audiogramom, odnosno:

- dovoljno oštar sluh za vođenje telefonskog razgovora i sposobnost da se čuju tonski znakovi upozorenja i poruke s radija.

Kao smjernice uzimaju se sljedeće vrijednosti:

- oštećenje sluha ne smije prelaziti 40 dB pri 500 i 1 000 Hz,
- oštećenje sluha ne smije prelaziti 45 dB pri 2 000 Hz za uho koje slabije provodi zvuk,
- ne smije postojati anomalija vestibularnog sustava,
- ne smije postojati trajni poremećaj govora (u slučaju kada je potrebna glasna i jasna razmjena poruka),
- uporaba slušnih aparata dozvoljena je u posebnim slučajevima.

1.4. Trudnoća

U slučaju smanjene otpornosti ili na osnovi patološkog stanja, trudnoća se mora smatrati razlogom privremenog obustavljanja rada strojovođe. Moraju se primjenjivati zakonske odredbe za zaštitu trudnih vozača.

2. MINIMALNI SADRŽAJ PREGLEDA PRIJE ZAPOSŁJAVANJA

2.1. Zdravstveni pregledi:

- opći zdravstveni pregled,
- pregled osjetilnih funkcija (vid, sluh, raspoznavanje boja),
- analiza krvi i urina, između ostalog i radi ustanovljavanja moguće šećerne bolesti, ako su takve analize potrebne radi ocjene fizičke sposobnosti kandidata,
- elektrokardiogram (EKG) pri mirovanju,
- testiranje na psihotropne tvari kao što su droge ili psihotropni lijekovi i zlouporaba alkohola, što dovodi u pitanje sposobnost kandidata za rad,
- kognitivne sposobnosti: pozornost i koncentracija; pamćenje, opažanje, prosuđivanje,
- komunikacija,
- psihomotoričke sposobnosti: vrijeme reakcije, koordinacija ruku.

2.2 Psihološki pregledi za utvrđivanje sposobnosti za rad

Svrha je psiholoških pregleda utvrđivanje sposobnosti za rad pri zapošljavanju i radu s osobljem. Kod utvrđivanja sadržaja psihološke ocjene, ispitivanjima je potrebno ustanoviti da strojovođa ne pokazuje dokazane psihološke manjkavosti za obavljanje posla, posebno u pogledu operativne sposobnosti ili mogućih čimbenika osobnosti, koje bi mogle ugroziti sigurno obavljanje poslova.

3. REDOVNI PREGLEDI NAKON ZAPOSŁJAVANJA

3.1. Učestalost

Zdravstveni pregledi (fizičke sposobnosti) moraju se provoditi najmanje svake tri godine do dobne granice od 55 godina, a nakon toga svake godine.

Pored navedene učestalosti, liječnik akreditiran ili priznat u skladu s člankom 20. mora povećati učestalost pregleda, ako to zahtijeva zdravstveno stanje člana osoblja.

Ne dovodeći u pitanje članak 16. stavak 1. potrebno je provesti odgovarajući zdravstveni pregled kada postoji sumnja da imatelj dozvole ili potvrde više ne ispunjava zdravstvene zahtjeve predviđene u dijelu 1. Priloga II.

Fizičku sposobnost potrebno je provjeravati redovito i nakon svake nezgode pri radu ili svakog prekidanja rada nakon nezgode u koju su bile uključene i osobe. Liječnik akreditiran ili priznat u skladu s člankom 20. može odlučiti da provede i dodatne odgovarajuće zdravstvene preglede, posebno nakon bolovanja koje je trajalo najmanje 30 dana. Poslodavac mora zahtijevati da liječnik akreditiran ili priznat u skladu s člankom 20. provjeri fizičku sposobnost strojovođe, ako ga je poslodavac morao ukloniti s radnog mjesta iz sigurnosnih razloga.

3.2. Minimalni sadržaj redovnih zdravstvenih pregleda

Ako strojovođa ispunjava kriterije pregleda prije zapošljavanja, redovni zdravstveni pregledi moraju uključivati barem sljedeće:

- opći zdravstveni pregled,
- pregled osjetilnih funkcija (vid, sluh, raspoznavanje boja),
- analizu krvi i urina, za otkrivanje moguće šećerne bolesti, te ostalih bolesti na osnovi nalaza kliničkog pregleda,
- testovi na droge, ako postoje kliničke indikacije.

Pored toga, za strojovođe starije od 40. godina mora se obaviti i EKG pri mirovanju.

*PRILOG III.***METODA OSPOSoblJAVANJA**

Potrebno je osigurati odgovarajuću ravnotežu između teoretskog osposobljavanja (učionica i demonstracije) i praktičnog osposobljavanja (na radnom mjestu, vožnja pod nadzorom i vožnja bez nadzora na prugama koje su zatvorene za promet u vrijeme osposobljavanja).

Računalno se podržano osposobljavanje mora prihvatiti za individualno učenje prometnih i signalnih pravila itd.

Korištenje simulatora, iako nije obavezno, može biti korisno za učinkovito osposobljavanje strojovođa. Oni su posebno korisni pri osposobljavanju za rad u neuobičajenim uvjetima ili za pravila koja se rijetko koriste. Oni imaju i stanovitu prednost omogućavajući strojovođama učenje reakcija u situacijama za koje nije moguće osposobljavanje u stvarnom svijetu. U načelu se moraju koristiti simulatori zadnje generacije.

Što se tiče stjecanja znanja o putovima vožnje, prednost se daje pristupu gdje strojovođa na određenom broju putovanja prugom, danju i noću, prati drugog strojovođu. Kao alternativnu metodu osposobljavanja moguće je koristiti video snimke koji prikazuju prugu iz kuta strojovođe u kabini.

PRILOG IV.

OPĆE STRUČNO ZNANJE I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE

Ciljevi su općeg osposobljavanja sljedeći:

- stjecanje znanja i usvajanje postupaka koji se odnose na željezničke tehnike, uključujući sigurnosna načela i filozofiju prometnih propisa,
- stjecanje znanja i usvajanje postupaka koji se odnose na rizike vezane uz željeznički promet i različite načine njihovog sprečavanja,
- stjecanje teoretskog znanja i usvajanje postupaka o osnovnim načelima jednog ili više načina odvijanja željezničkog prometa,
- stjecanje znanja i usvajanje postupaka o vlakovima, njihovim sastavima i tehničkim zahtjevima za vučna vozila, teretne vagone, putničke vagone i ostala željeznička vozila.

Strojovođe posebno moraju biti sposobni:

- razumjeti posebne zahtjeve za obavljanje poziva strojovođe, njezine važnosti te stručnih i osobnih uvjeta (dugotrajno radno vrijeme, odsutnost iz svog doma itd.),
 - primjenjivati sigurnosna pravila za osoblje,
 - razlikovati željeznička vozila,
 - poznavati i s preciznošću primjenjivati radne metode,
 - poznavati referentne dokumente i upute (priručnik za postupke i priručnik za prug, kako je utvrđeno u TSI-ju „Odvijanje i upravljanje prometom”, priručniku za strojovođe, priručniku za kvarove itd.),
 - osposobiti se za odgovorno ponašanje u situacijama od kritične važnosti za sigurnost,
 - poznavati postupke koji se primjenjuju u slučaju nesreća u kojima su sudjelovale osobe,
 - razlikovati opasnosti koje su općenito povezane sa željezničkim prometom,
 - poznavati načela prometne sigurnosti,
 - primjenjivati osnovna načela elektrotehnike.
-

PRILOG V.

STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKIM VOZILIMA I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE

Nakon što se provede posebno osposobljavanje u odnosu na željeznička vozila, strojovođe moraju biti sposobni provoditi sljedeće zadatke:

1. ISPITIVANJE I PROVJERA PRIJE POLASKA

Strojovođa mora znati:

- prikupiti dokumentaciju i potrebnu opremu,
- provjeriti funkcionalnost vučnog vozila,
- provjeriti podatke unesene u dokumentaciju koja se nalazi na vučnom vozilu,
- na temelju navedenih provjera i testova utvrditi da je vučna jedinica podobna za vuču vlaka te funkcionalnost sigurnosne opreme,
- pri primopredaji lokomotive ili na početku putovanja provjeriti dostupnost i funkcionalnost propisane zaštitne i sigurnosne opreme,
- provesti sve rutinske radove preventivnog održavanja.

2. POZNAVANJE ŽELJEZNIČKIH VOZILA

Za upravljanje lokomotivom, strojovođe moraju biti upoznati s upravljačkim elementima i pokazivačima koji im stoje na raspolaganju, a posebno one koji se odnose na:

- sustav vuče,
- sustav kočenja,
- opremu vezanu uz sigurnost prometa.

Kako bi otkrili i locirali nepravilnosti na željezničkim vozilima, te kako bi o njima izvješćivali i odlučivali što je potrebno za njihov popravak, te u određenim slučajevima, samostalno poduzimali korake, strojovođe moraju poznavati:

- mehaničke konstrukcije,
- opremu za ovjes i priključivanje,
- pogonski mehanizam,
- sigurnosnu opremu,
- rezervoare za gorivo, sustave opskrbe gorivom, ispušne sustave,
- značenje oznaka u unutarnjosti i na vanjskim dijelovima željezničkih vozila, a posebno simbola koji se koriste za prijevoz opasnih tvari,
- sustave za registraciju,
- električne i pneumatske sustave,
- sustave oduzimača struje i visokonaponske sustave,
- komunikacijsku opremu (radijsku vezu između prometnika i vlaka itd.),
- pripremu vožnje,

- sastavne dijelove željezničkih vozila, njihovu funkciju i posebne sustave vagona, posebno sustave za zaustavljanje vlaka praznjenjem glavnog zračnog voda,
- sustav kočenja,
- dijelove specifične za vučna vozila,
- pretvarače, motore i reduktore.

3. TESTIRANJE KOČNICA

Strojovođe moraju biti sposobni:

- prije polaska provjeriti i izračunati kočnu masu vlaka, koja mora sukladno dokumentima vlaka odgovarati kočnoj masi za tu prugu,
- prije polaska, pri polasku i tijekom vožnje provjeriti funkcioniranje različitih sastavnih dijelova sustava kočenja vučnog vozila i vlaka.

4. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA S OBZIROM NA ZNAČAJKE PRUGE

Strojovođe moraju biti sposobni:

- uzeti u obzir podatke koji im se daju prije polaska,
- utvrditi način vožnje i graničnu brzinu vlaka na temelju varijabli kao što su ograničenja brzine, vremenski uvjeti ili moguće promjene signalizacije.

5. UPRAVLJANJE VLAKOM NA NAČIN KOJIM SE NE OŠTEĆUJE OPREMA NITI VOZILA

Strojovođe moraju biti sposobni:

- koristiti sve dostupne upravljačke sustave u skladu s važećim pravilima,
- pokrenuti vlak uzimajući u obzir ograničenja trenja i snage,
- koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi.

6. NEPRAVILNOSTI

Strojovođe moraju biti sposobni:

- prepoznati neuobičajene događaje u vezi s ponašanjem vlaka,
- pregledati vlak i utvrditi znakove nepravilnosti, razlikovati ih, reagirati u skladu s njihovom relativnom važnosti, te ih pokušati popraviti, dajući uvijek prednost sigurnosti željezničkog prometa i osoba,
- poznavati raspoloživa zaštitna i komunikacijska sredstva.

7. POREMEĆAJI I NESREĆE TIJEKOM VOŽNJE, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SUDJELUJU OSOBE

Strojovođe moraju biti sposobni:

- poduzeti mjere zaštite vlaka i pozvati pomoć u slučaju nesreće u kojoj su sudjelovali putnici u vlaku,
- odrediti prevoze li se vlakom opasne tvari i prepoznati ih na temelju dokumentacije vlaka i popisa vagona,
- poznavati postupke za evakuaciju vlaka u slučaju nužde.

8. UVJETI ZA NASTAVAK VOŽNJE NAKON POREMEĆAJA U KOJOJ SU SUDJELOVALA ŽELJEZNIČKA VOZILA

Nakon poremećaja strojovođe moraju biti sposobni ocijeniti može li vlak nastaviti vožnju i pod kojim uvjetima, tako da o tim uvjetima što je prije moguće obavijeste upravitelja željezničke infrastrukture.

Strojovođe moraju biti sposobni utvrditi je li potrebna stručna ocjena prije no što vlak nastavi vožnju.

9. MIROVANJE VLAKA

Strojovođe moraju biti sposobni poduzeti mjere kako bi spriječili pokretanje ili neočekivano pomicanje vlaka ili njegovih dijelova čak i u najtežim uvjetima.

Pored toga, strojovođe moraju poznavati mjere kojima mogu zaustaviti vlak ili njegove dijelove u slučaju neočekivanog pomicanja.

PRILOG VI.

STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE**Znanje o željezničkoj infrastrukturi****1. TESTIRANJE KOČNICA**

Strojovođe moraju biti sposobni prije polaska provjeriti i izračunati odgovara li snaga kočenja vlaka snazi kočenja koja se zahtijeva za prugu, kako je utvrđeno u dokumentaciji o vlaku.

2. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA U ODNOSU NA ZNAČAJKE PRUGE

Strojovođe moraju biti sposobni:

- zapamtiti podatke koji im se daju prije polaska, kao što su ograničenja brzine ili moguće promjene signalizacije,
- utvrditi način vožnje i najveću brzinu vlaka na temelju značajki pruge.

3. POZNAVANJE PRUGE

Strojovođe moraju biti sposobni predvidjeti probleme i na odgovarajući način reagirati u skladu sa sigurnošću i drugim čimbenicima, kao što su točnost i gospodarski aspekti. Stoga moraju dobro poznavati željezničke pruge i opremu na svojim trasama i svim alternativnim trasama koji su dogovoreni.

Važni su sljedeći aspekti:

- uvjeti vožnje (promjene kolosijeka, jednosmjerni promet itd.),
- kontrola trase na osnovu odgovarajuće dokumentacije,
- utvrđivanje kolosijeka koji se mogu koristiti za određenu vrstu vožnje,
- važeći prometni propisi i značenje signalno-sigurnosnog sustava,
- režim vožnje,
- sustav pružnih blokova i vezani propisi,
- imena željezničkih kolodvora i njihov položaj, uočavanje kolodvora i prometnih ureda izdaleka, radi odgovarajućeg prilagođavanja brzine,
- prijelazna signalizacija između različitih operativnih i sustava napajanja električnom energijom,
- ograničenja brzine za različite kategorije vlakova kojima se upravlja,
- topografske značajke,
- određeni uvjeti kočenja, npr. na prugama s velikim nagibom,
- posebne operativne značajke: posebni signali, znakovi, uvjeti polaska itd.

4. SIGURNOSNI PROPISI

Strojovođe moraju biti sposobni:

- pokrenuti vlakove samo kada su ispunjeni svi propisani uvjeti (vozni red, naredba ili signal za polazak, po potrebi uporabu signala itd.),
- promatrati signale uz prugu i u upravljačnici, odmah i bez greške ih protumačiti, te djelovati kako je utvrđeno,
- sigurno upravljati vlakom u skladu s posebnim režimima vožnje: primjenjivati posebne režime ako im se tako naloži, privremena ograničenja brzine, vožnju u suprotnom smjeru, dozvola za prolazak pokraj signala u slučaju opasnosti, promjena smjera vožnje, okretanje, prolazak kroz gradilišta itd.,
- poštivati planirana ili dodatna zaustavljanja vlaka, i ako je potrebno dodatno obavljati određene poslove za putnike tijekom tih stajanja, prije svega otvaranje i zatvaranja vrata.

5. UPRAVLJANJE VLAKOM

Strojovođe moraju biti sposobni:

- odrediti položaj vlaka na pruzi u svakom trenutku,
- koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi,
- prilagoditi vožnju vlaka u skladu s voznim redom i svim ostalim naredbama o štednji energije, vodeći računa o značajkama vučne jedinice, vlaka, pruge i okoliša.

6. NEPRAVILNOSTI

Strojovođe moraju biti sposobni:

- prepoznati neuobičajene događaje u vezi s infrastrukturom i okolišem, koliko to dozvoljava upravljanje vlakom: signale, kolosijeka, napajanje, željezničko-cestovne prijelaze, okoliš kolosijeka, ostali promet,
- odrediti odgovarajuću udaljenost za izbjegavanje prepreka,
- obavijestiti upravitelja infrastrukture što je moguće prije o mjestu i naravi uočenih nepravilnosti, vodeći računa o tome da je upravitelj infrastrukture dobro razumio obavijest,
- vodeći računa o željezničkoj infrastrukturi, osigurati ili poduzeti mjere za osiguravanje sigurnosti prometa i osoba kada god je to potrebno.

7. POREMEĆAJI I NESREĆE U VOŽNJI, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SU UKLJUČENE OSOBE

Strojovođe moraju biti sposobni:

- poduzeti mjere zaštite vlaka i pozvati pomoć u slučaju nesreće, u kojoj su sudjelovali putnici u vlaku,
- odrediti gdje će zaustaviti vlak u slučaju požara i po potrebi olakšati evakuaciju putnika,
- ako ne može sam svladati požar, što je prije moguće poslati korisne informacije o požaru,
- o tim uvjetima što je moguće prije obavijestiti upravitelja željezničke infrastrukture,
- ocijeniti omogućuje li infrastruktura nastavak vožnje vlaka i pod kojim uvjetima.

8. PROVJERA ZNANJA JEZIKA

Strojovođe koji s upraviteljem željezničke infrastrukture moraju komunicirati o pitanjima od ključnog značaja za sigurnost, moraju znati jezik koji odredi dotični upravitelj infrastrukture. Njihovo znanje jezika mora im omogućiti aktivno i učinkovito sporazumijevanje u uobičajenim, teškim i hitnim slučajevima.

Moraju znati koristiti poruke i komunikacijske metode utvrđene u TSI-ju „odvijanje i upravljanje prometom”. Strojovođe moraju znati komunicirati u skladu s razinom 3 sljedeće tablice:

Jezična i komunikacijska razina

Sposobnost usmenog izražavanja na određenom jeziku dijeli se na pet razina:

Razina	Opis
5	— sposobnost prilagodbe svakom sugovorniku — sposobnost davanja mišljenja — sposobnost pregovaranja — sposobnost uvjeravanja — sposobnost davanja savjeta
4	— sposobnost reagiranja u potpuno neočekivanim situacijama — sposobnost izražavanja pretpostavki — sposobnost izražavanja utemeljenog mišljenja
3	— sposobnost reagiranja u praktičnim situacijama koje uključuju nepredviđeni element — sposobnost opisivanja — sposobnost vođenja jednostavnog razgovora
2	— sposobnost reagiranja u jednostavnim situacijama — sposobnost postavljanja pitanja — sposobnost odgovaranja na pitanja
1	— sposobnost razgovora pomoću napamet naučenih rečenica.

PRILOG VII.

UČESTALOST PROVJERE ZNANJA

Najmanja učestalost redovnih provjera znanja je sljedeća:

- (a) provjera jezičnog znanja (samo za one koji se moraju sporazumijevati na stranom jeziku): svake tri godine ili nakon odsutnosti koja je trajala dulje od godinu dana;
 - (b) provjera znanja o infrastrukturi (uključujući poznavanje trase i pravila postupanja): svake tri godine ili nakon odsutnosti s određenog puta vožnje koja je trajala dulje od godinu dana;
 - (c) provjera znanja o željezničkim vozilima: svake tri godine.
-

32009L0013

L 124/30

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

20.5.2009.

DIREKTIVA VIJEĆA 2009/13/EZ**od 16. veljače 2009.****o provedbi Sporazuma koji su sklopili Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i
Europski savez transportnih radnika (ETF) o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006., i izmjeni
Direktive 1999/63/EZ**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 139. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

budući da:

- (1) Organizacije koje predstavljaju poslodavce i radnike, dalje u tekstu „socijalni partneri”, u skladu s člankom 139. stavkom 2. Ugovora, mogu zajednički zahtijevati da se sporazumi sklopljeni na razini Zajednice provedu odlukom Vijeća na prijedlog Komisije.
- (2) Međunarodna organizacija rada usvojila je 23. veljače 2006. Konvenciju o radu pomoraca iz 2006. želeći stvoriti jedinstveni, koherentni instrument koji u najvećoj mogućoj mjeri obuhvaća sve suvremene standarde važećih međunarodnih konvencija i preporuka o radu pomoraca te temeljna načela iz drugih međunarodnih konvencija o radu.
- (3) Komisija se, u skladu s člankom 138. stavkom 2. Ugovora, savjetovala s organizacijama koje predstavljaju poslodavce i radnike o preporučljivosti razvoja postojeće pravne stečevine Zajednice njenim prilagođavanjem, uređivanjem ili dopunjavanjem s obzirom na Konvenciju o radu pomoraca iz 2006.
- (4) Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Europski savez transportnih radnika (ETF) 29. rujna 2006. obavijestili su Komisiju o želji da započnu pregovore u skladu s člankom 138. stavkom 4. Ugovora.
- (5) Navedene su organizacije, u želji da pomognu u stvaranju jednakih uvjeta na globalnoj razini za cijelo pomorsko gospodarstvo, 19. svibnja 2008. sklopile Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006., dalje u tekstu „Sporazum”. Taj Sporazum i njegov Prilog sadrže zajednički zahtjev Komisiji da ih provede odlukom Vijeća na prijedlog Komisije u skladu s člankom 139. stavkom 2. Ugovora.
- (6) Sporazum se primjenjuje na pomorce na brodovima koji su upisani u upisnik brodova u državi članici i/ili viju zastavu države članice.
- (7) Sporazumom se izmjenjuje Europski sporazum o organizaciji radnog vremena pomoraca koji su sklopili Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Savez sindikata transportnih radnika u Europskoj uniji (FST) 30. rujna 1998. u Bruxellesu.
- (8) U smislu članka 249. Ugovora, direktiva je odgovarajuće sredstvo za provedbu Sporazuma.
- (9) Sporazum će stupiti na snagu istodobno s Konvencijom o radu pomoraca iz 2006., a socijalni partneri žele da nacionalne mjere za provedbu ove Direktive ne stupe na snagu ranije od datuma stupanja na snagu navedene Konvencije.
- (10) Za sve izraze upotrijebljene u Sporazumu, a koji u njemu nisu posebno definirani, ova Direktiva ostavlja državama članicama slobodu da definiraju te izraze u skladu s nacionalnim pravom i praksom, kao što je slučaj s drugim direktivama o socijalnoj politici koje upotrebljavaju slične izraze, pod uvjetom da te definicije poštuju sadržaj Sporazuma.
- (11) Komisija je izradila nacrt prijedloga za Direktivu, u skladu sa svojim priopćenjem od 20. svibnja 1998. o prilagođavanju i promicanju socijalnog dijaloga na razini Zajednice, uzimajući u obzir predstavnički status strana potpisnica i zakonitost svake odredbe Sporazuma.
- (12) Države članice mogu zadužiti organizacije koje predstavljaju poslodavce i radnike, na njihov zajednički zahtjev, za provedbu ove Direktive, pod uvjetom da države članice poduzmu sve potrebne mjere kako bi osigurale da u svakom trenutku mogu jamčiti rezultate koje određuje ova Direktiva.
- (13) Odredbe ove Direktive trebaju se primjenjivati ne dovodeći u pitanje postojeće odredbe Zajednice koje su posebne i/ili osiguravaju višu razinu zaštite za pomorce, a posebno one uključene u zakonodavstvo Zajednice.

- (14) Treba biti osigurano poštovanje općeg načela odgovornosti poslodavca, kao što je predviđeno Direktivom Vijeća 89/391/EEZ od 12. lipnja 1989. o uvođenju mjera za poticanje poboljšanja sigurnosti i zdravlja radnika na radu ⁽¹⁾, a posebno njenim člankom 5. stavcima 1. i 3.
- (15) Ova se Direktiva ne bi smjela koristiti kao opravdanje smanjenja opće razine zaštite radnika u područjima koje obuhvaća priloženi Sporazum.
- (16) Ova Direktiva i Sporazum propisuju najmanje standarde. Države članice i/ili socijalni partneri trebaju imati mogućnost zadržati ili uvesti povoljnije odredbe.
- (17) Komisija je, u skladu sa svojim priopćenjem od 14. prosinca 1993. o primjeni Sporazuma o socijalnoj politici, obavijestila Europski parlament i Europski gospodarski i socijalni odbor slanjem teksta prijedloga Direktive koja sadrži navedeni Sporazum.
- (18) Ovaj je instrument u skladu s temeljnim pravima i načelima iz Povelje o temeljnim pravima Europske unije, a posebno s njenim člankom 31., koji propisuje da svi radnici imaju pravo na zdrave, sigurne i dostojanstvene uvjete rada, na ograničenje maksimalnog trajanja radnog vremena, te na razdoblja tjednog i dnevnog odmora i na plaćeni godišnji odmor.
- (19) Kako države članice ne mogu dostatno ostvariti ciljeve ove Direktive, koji se zbog opsega ili učinaka mjera mogu na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, kao što je navedeno u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (20) U skladu sa stavkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva ⁽²⁾, države članice se pozivaju da za svoje potrebe i u interesu Zajednice izrade i objave tablice kojima će se u najvećoj mogućoj mjeri prikazati korelacija između ove Direktive i mjera kojima se ona prenosi.
- (21) U skladu s tim treba odgovarajuće izmijeniti Direktivu Vijeća 1999/63/EZ od 21. lipnja 1999. o Sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca, koji su sklopili Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Savez sindikata transportnih radnika u Europskoj uniji (FST) ⁽³⁾, koja u prilogu sadrži Europski sporazum o organizaciji radnog vremena pomoraca.
- (22) Provedba Sporazuma pridonosi ostvarenju ciljeva iz članka 136. Ugovora,

DONIJELO JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Ovom se Direktivom provodi Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006., sklopljen 19. svibnja 2008. između organizacija koje predstavljaju poslodavce i radnike u sektoru pomorskog prometa (Udruženje brodovlasnika Europske zajednice, ECSA, Europski savez transportnih radnika, ETF), kako je navedeno u Prilogu.

Članak 2.

Prilog Direktivi Vijeća 1999/63/EZ mijenja se kako slijedi:

1. u članku 1. dodaje se sljedeća točka 3.:

„3. U slučaju dvojbe o tome treba li bilo koju kategoriju osoba smatrati pomorcima u smislu ovog Sporazuma, o tom pitanju odlučuju nadležna tijela svake države članice nakon savjetovanja s organizacijama brodovlasnika i pomoraca na koje se to pitanje odnosi. U tom pogledu, treba voditi računa o Rezoluciji 94. (pomorskog) zasjedanja Opće konferencije Međunarodne organizacije rada u vezi s informacijama o kategorijama zanimanja.”;

2. u članku 2., točke (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:

„(c) ‚pomorac‘ znači svaka osoba koja je zaposlena, uzeta u službu ili koja radi u bilo kojem svojstvu na brodu na koji se primjenjuje ovaj Sporazum;

⁽¹⁾ SL L 183, 29.6.1989., str. 1.

⁽²⁾ SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

⁽³⁾ SL L 167, 2.7.1999., str. 33.

- (d) „brodovlasnik” znači vlasnik broda ili druga organizacija ili osoba, kao što su upravitelj, agent, zakupoprimalac golog broda, koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika i koja je, preuzimajući takvu odgovornost, suglasna preuzeti dužnosti i odgovornosti brodovlasnika u skladu s ovim Sporazumom, bez obzira ispunjava li neka druga organizacija ili osoba određene dužnosti ili obveze u ime i za račun brodovlasnika.”;

3. članak 6. zamjenjuje se sljedećim:

- „1. Zabranjuje se noćni rad pomoraca mlađih od 18 godina. U smislu ovog članka, izraz „noć” se utvrđuje u skladu s nacionalnim pravom i praksom. Obuhvaća razdoblje od najmanje devet sati koje počinje najkasnije od ponoći, a završava ne ranije od 5 sati ujutro.

2. Nadležno tijelo može dopustiti izuzetak od strogog ograničenja noćnog rada ako bi:

- (a) učinkovito osposobljavanje pomoraca u skladu s utvrđenim programima i planovima bilo onemogućeno; ili

- (b) posebna priroda dužnosti ili priznati program osposobljavanja zahtijevali da pomorci na koje se odnosi izuzetak obavljaju dužnosti noću, a nadležno tijelo utvrdi, nakon savjetovanja sa dotičnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, da rad neće biti štetan za njihovo zdravlje ili dobrobit.

3. Zabranjuje se zapošljavanje, uzimanje u službu ili rad pomoraca mlađih od 18 godina ako taj rad može ugroziti njihovo zdravlje ili sigurnost. Vrste takvog rada uređuje nacionalno zakonodavstvo ili ih određuje nadležno tijelo nakon savjetovanja s organizacijama brodovlasnika i pomoraca na koje se to odnosi, u skladu s odgovarajućim međunarodnim standardima.”;

4. članak 13. zamjenjuje se sljedećim:

- „1. Pomorci ne smiju raditi na brodu ako nemaju svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti za obavljanje svojih dužnosti.

2. Iznimke su dozvoljene samo kao što je propisano u ovom Sporazumu.

3. Nadležno tijelo zahtijeva da pomorci prije početka rada na brodu posjeduju važeću svjedodžbu o zdravstvenoj

sposobnosti kojom se potvrđuje njihova zdravstvena sposobnost za obavljanje dužnosti u plovidbi.

4. Kako bi se osiguralo da svjedodžbe o zdravstvenoj sposobnosti vjerno odražavaju zdravstveno stanje pomoraca, u odnosu na dužnosti koje moraju obavljati, nakon savjetovanja s dotičnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca te uzimajući u obzir primjenjive međunarodne smjernice, nadležno tijelo propisuje vrstu zdravstvenog pregleda i svjedodžbe.

5. Ovaj Sporazum ne dovodi u pitanje Međunarodnu konvenciju o standardima osposobljavanja, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca iz 1978., kako je izmijenjena (STCW). Svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti izdanu u skladu sa zahtjevima STCW-a, nadležno tijelo prihvaća u smislu točaka 1. i 2. ovog članka. Za pomorce koji nisu obuhvaćeni STCW-om, na sličan se način prihvaća svjedodžba o zdravstvenoj sposobnosti koja u osnovi ispunjava te zahtjeve.

6. Svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti izdaje propisno kvalificirani liječnik ili, ako se radi o svjedodžbi koja se odnosi isključivo na vid, osoba koju je nadležno tijelo ovlastilo kao kvalificiranu za izdavanje takve svjedodžbe. Liječnici moraju imati potpunu profesionalnu neovisnost u donošenju zdravstvene procjene prilikom obavljanja zdravstvenog pregleda.

7. Pomorci kojima je odbijeno izdavanje svjedodžbe ili kojima je određeno ograničenje sposobnosti za rad, posebno u pogledu vremena, vrste poslova ili područja plovidbe broda, imaju mogućnost dodatnog pregleda koji će obaviti drugi neovisni liječnik ili neovisni zdravstveni stručnjak.

8. U svakoj svjedodžbi o zdravstvenoj sposobnosti posebno se navodi:

- (a) da su sluh i vid dotičnog pomorca, te raspoznavanje boja za pomorce koji će biti zaposleni na poslovima u kojima neraspoznavanje boja može štetno utjecati na radnu sposobnost, zadovoljavajući; i

- (b) da dotični pomorac ne boluje od takve bolesti koja bi se mogla pogoršati plovidbenom službom ili bi ga mogla onesposobiti za takvu službu ili ugroziti zdravlje drugih osoba na brodu.

9. Ako se, zbog posebnih dužnosti koje dotični pomorac mora obavljati ili u skladu sa SCTW-om, ne zahtijeva kraće razdoblje:

(a) svjedodžba o zdravstvenoj sposobnosti je važeća najduže dvije godine, osim u slučaju da je pomorac mlađi od 18 godina, kada je važeća najduže jednu godinu;

(b) potvrda o raspoznavanju boja je važeća najduže šest godina.

10. U hitnim slučajevima nadležno tijelo može dopustiti pomorcu da radi bez valjane svjedodžbe o zdravstvenoj sposobnosti do sljedeće luke pristajanja, u kojoj pomorcu svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti može izdati kvalificirani liječnik, pod uvjetom:

(a) da to razdoblje nije dulje od tri mjeseca; i

(b) da dotični pomorac posjeduje svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti koja je istekla nedavno.

11. Ako rok valjanosti svjedodžbe istekne tijekom plovidbe, svjedodžba je i dalje važeća do sljedeće luke pristajanja, u kojoj pomorcu svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti može izdati kvalificirani liječnik, pod uvjetom da to razdoblje nije dulje od tri mjeseca.

12. Svjedodžbe o zdravstvenoj sposobnosti za pomorce na brodovima koji redovito plove u međunarodnoj plovidbi moraju biti najmanje na engleskom jeziku.

13. Vrsta zdravstvenog pregleda i podaci koji se unose u svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti utvrđuju se nakon savjetovanja s dotičnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca.

14. Svi pomorci obavljaju redovite zdravstvene preglede. Članovi posade na održavanju straže koji imaju zdravstvene probleme za koje liječnik potvrdi da su uzrokovani obavljanjem noćnog rada premještaju se, ako je to moguće, na dnevni rad za koji su osposobljeni.

15. Zdravstveni pregled naveden u točkama 13. i 14. besplatan je i u skladu s načelom liječničke tajne. Takvi zdravstveni pregledi mogu se provoditi unutar nacionalnog zdravstvenog sustava.”;

5. članak 16. zamjenjuje se sljedećim:

„Svaki pomorac ima pravo na plaćeni godišnji odmor. Plaćeni godišnji odmor izračunava se na temelju najmanje 2,5 kalendarska dana po mjesecu zaposlenja i razmjerno za nepotpune mjesece. Minimalno razdoblje plaćenoga godišnjeg odmora ne smije se zamijeniti zamjenskim dodatkom, osim u slučaju prestanka radnog odnosa.”.

Članak 3.

1. Države članice mogu zadržati ili uvesti povoljnije odredbe od onih propisanih u ovoj Direktivi.

2. Provedba ove Direktive ni u kojem slučaju ne predstavlja dovoljan razlog kojim bi se opravdalo smanjenje opće razine zaštite na radu u područjima na koje se odnosi ova Direktiva. To ne dovodi u pitanje prava država članica i/ili organizacija koje predstavljaju poslodavce i radnike da, u svjetlu izmijenjenih okolnosti, propisuju zakonodavne, regulativne ili ugovorne odredbe različite od onih koje su važile u vrijeme donošenja ove Direktive, pod uvjetom da uvijek budu u skladu s minimalnim zahtjevima iz ove Direktive.

3. Primjena i/ili tumačenje ove Direktive ne dovode u pitanje nijednu odredbu, običaj ili praksu Zajednice ili nacionalnu odredbu, običaj ili praksu koji dotičnim pomorcima osiguravaju povoljnije uvjete.

4. Odredba iz točke 5(b) Standarda A4.2. nema utjecaja na načelo odgovornosti poslodavca, kako je predviđeno u članku 5. Direktive 89/391/EEZ.

Članak 4.

Države članice određuju koje će se sankcije primjenjivati za kršenje nacionalnih odredbi usvojenih u skladu s ovom Direktivom. Sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

Članak 5.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom ili osiguravaju da organizacije koje predstavljaju poslodavce i radnike sporazumno donesu potrebne mjere dogovorno najkasnije 12 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Direktive.

2. Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice. One Komisiji odmah dostavljaju tekstove tih odredaba.

3. Države članice Komisiji dostavljaju tekstove glavnih odredaba nacionalnog zakonodavstva koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 6.

Primjena načela jednake vrijednosti, navedenog u preambuli Sporazuma, ne dovodi u pitanje obveze država članica koje proizlaze iz ove Direktive.

Članak 7.

Ova Direktiva stupa na snagu na dan stupanja na snagu Konvencije o radu pomoraca iz 2006.

Članak 8.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 16. veljače 2009.

Za Vijeće

Predsjednik

O. LIŠKA

PRILOG

SPORAZUM

koji su sklopili ECSA i ETF o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006.

PREAMBULA

STRANKE POTPISNICE,

Budući da Konvencija Međunarodne organizacije rada o radu pomoraca iz 2006. (dalje u tekstu Konvencija) od svake članice zahtijeva da osigura da njene zakonske odredbe i propisi poštuju, u kontekstu Konvencije, temeljna prava na slobodu udruživanja i djelotvorno priznavanje prava na kolektivno pregovaranje, ukidanje svih oblika prisilnog ili obveznog rada, učinkovito ukidanje dječjeg rada i uklanjanje diskriminacije u pogledu zaposlenja i zanimanja;

Budući da Konvencija predviđa da svaki pomorac ima pravo na sigurno radno mjesto u skladu sa sigurnosnim standardima, pravo na poštene uvjete zaposlenja, na dostojanstvene uvjete za rad i život na brodu, pravo na zdravstvenu zaštitu, medicinsku skrb, mjere socijalne pomoći i druge oblike socijalne zaštite;

Budući da Konvencija zahtijeva da države članice osiguraju, u granicama svoje nadležnosti, da se radna i socijalna prava pomoraca iz prethodnog stavka ove preambule u potpunosti provode u skladu s uvjetima iz Konvencije. Ako u Konvenciji nije navedeno drukčije, takva se provedba može ostvariti nacionalnim zakonodavstvom, primjenjivim kolektivnim ugovorima ili drugim mjerama ili u praksi;

Budući da stranke potpisnice žele skrenuti posebnu pozornost na „Objašnjenje pravila i kodeksa Konvencije o radu pomoraca”, koje određuje oblik i strukturu Konvencije;

Uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice (dalje u tekstu „Ugovor”), a posebno njegove članke 137., 138. i 139.;

Budući da članak 139. stavak 2. Ugovora predviđa da se sporazumi sklopljeni na europskoj razini mogu provoditi na zajednički zahtjev stranaka potpisnica Odlukom Vijeća na prijedlog Komisije;

Budući da stranke potpisnice ovim dokumentom podnose takav zahtjev;

Budući da je u smislu članka 249. Ugovora, Direktiva odgovarajući instrument za provedbu Sporazuma koji obvezuje države članice u pogledu ciljeva koje treba ostvariti, a prepušta nacionalnim vlastima izbor oblika i metoda; u skladu s člankom VI. Konvencije, članice Međunarodne organizacije rada (ILO) mogu provoditi mjere za koje smatraju da su u osnovi jednakovrijedne standardima iz Konvencije, te da su usmjerene na potpuno ostvarenje općeg cilja Konvencije i na provedbu navedenih odredaba Konvencije; stoga su provedba Sporazuma Direktivom i načelo „jednake vrijednosti” u Konvenciji usmjereni na to da omoguće državama članicama primjenu prava i načela na način predviđen u članku VI. točkama 3. i 4. Konvencije.

SPORAZUMJELE SU SE SLJEDEĆE:

DEFINICIJE I PODRUČJE PRIMJENE

1. Ako u određenim odredbama nije drukčije navedeno, pojedini izrazi u smislu ovog Sporazuma imaju sljedeća značenja:

(a) „nadležno tijelo” znači ministar, državno tijelo ili drugo tijelo koje odredi država članica, ovlašteno za donošenje i provedbu propisa, odluka i drugih uputa s pravnom snagom u pogledu predmeta dotične odredbe;

- (b) „tonaža broda” znači bruto tonaža koja se izračunava u skladu s propisima o baždarenju iz Priloga I. Međunarodnoj konvenciji o baždarenju brodova iz 1969. ili bilo koje slijedne konvencije; za brodove obuhvaćene privremenim sustavom baždarenja koji je donijela Međunarodna pomorska organizacija, tonaža je iznos upisan u Međunarodnoj svjedodžbi o baždarenju (1969.), u stupcu „Napomene”;
- (c) „pomorac” znači svaka osoba koja je zaposlena ili uzeta u službu ili koja radi u bilo kojem svojstvu na „brodu” na koji se primjenjuje ovaj Sporazum;
- (d) „ugovor o radu pomorca” uključuje ugovor o radu i pojedine odredbe ugovora;
- (e) „brod” znači brod koji ne plovi isključivo u unutarnjim vodama ili vodama unutar zaštićenih voda ili u njihovoj neposrednoj blizini ili u područjima u kojima važe lučki propisi;
- (f) „brodovlasnik” znači vlasnik broda ili neka druga organizacija ili osoba, kao što je direktor, agent ili zakupoprimac golog broda, koji je od vlasnika preuzeo odgovornost za funkcioniranje broda, te koji se preuzevši tu odgovornost složio da će preuzeti dužnosti i odgovornosti predviđene ovim Sporazumom, bez obzira na to ispunjava li neka druga organizacija ili osoba određene dužnosti ili odgovornosti u ime brodovlasnika.

2. Ako nije izričito navedeno drukčije, ovaj se Sporazum primjenjuje na sve pomorce.

3. U slučaju dvojbe o tome smatraju li se pomorcima, u smislu ovog Sporazuma, bilo koje kategorije osoba, o tom pitanju odlučuje nadležno tijelo u svakoj državi članici, nakon savjetovanja s organizacijama brodovlasnika i pomoraca na koje se to odnosi. U vezi s tim, uzima se u obzir Rezolucija 94. (pomorskog) zasjedanja Opće konferencije Međunarodne organizacije rada u vezi s informacijama o kategorijama zanimanja.

4. Ako nije izričito navedeno drukčije, ovaj se Sporazum primjenjuje na sve brodove u javnom ili privatnom vlasništvu, koji redovito obavljaju trgovačke aktivnosti, osim brodova namijenjenih za ribolov ili slične djelatnosti ili tradicionalnih brodova kao što su dhow i džunke. Ovaj se Sporazum ne primjenjuje na ratne brodove ili na vojne pomoćne brodove.

5. U slučaju dvojbe o tome primjenjuje li se ovaj Sporazum na brod ili na određenu kategoriju brodova, o tom pitanju odlučuje nadležno tijelo u svakoj državi članici nakon savjetovanja s dotičnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca.

PRAVILA I STANDARDI

GLAVA 1.

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA RAD POMORACA NA BRODU

Pravilo 1.1. – Najniža dob

- 1. Nijedna osoba mlađa od najniže propisane dobi ne smije se zaposliti, uzeti u službu ili raditi na brodu.
- 2. Veća najniža dob traži se u slučajevima koji su utvrđeni ovim Sporazumom.

Standard A1.1. – Najniža dob

Najniža se dob uređuje Direktivom Vijeća 1999/63/EZ od 21. lipnja 1999. (treba izmijeniti) o Europskom sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca (treba izmijeniti u skladu s Prilogom A ovom Sporazumu).

Pravilo 1.2. – Svjedodžba o zdravstvenoj sposobnosti

Svjedodžbe o zdravstvenoj sposobnosti uređuju se Direktivom Vijeća 1999/63/EZ od 21. lipnja 1999. (treba izmijeniti) o Europskom sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca (treba izmijeniti u skladu s Prilogom A ovom Sporazumu).

Pravilo 1.3. – Osposobljavanje i kvalifikacije

1. Pomorci ne smiju raditi na brodu ako nemaju odgovarajuće osposobljavanje ili svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti ili neku drugu kvalifikaciju za obavljanje svojih dužnosti.
2. Pomorcima nije dopušten rad na brodu ako nisu uspješno završili osposobljavanje za osobnu sigurnost na brodu.
3. Osposobljavanje i izdavanje svjedodžbi u skladu s obveznim instrumentima Međunarodne pomorske organizacije smatraju se ispunjavanjem zahtjeva iz stavaka 1. i 2. ovog Pravila.

GLAVA 2.

UVJETI ZAPOŠLJAVANJA*Pravilo 2.1. – Ugovori o radu pomoraca*

1. Odredbe i uvjeti zaposlenja pomoraca određeni su ili navedeni u jasno napisanom, pravno valjanom ugovoru te u skladu sa standardima iz ovog Sporazuma.
2. Pomorac pristaje na sklapanje ugovora o radu pod uvjetima koji mu omogućuju da pregleda odredbe i uvjete ugovora i o tome zatraži savjet te da ih dobrovoljno prihvati prije potpisivanja ugovora.
3. U granicama usklađenosti s nacionalnim zakonodavstvom i praksom države članice, podrazumijeva se da ugovori o radu pomoraca uključuju sve primjenjive kolektivne ugovore.

Standard A2.1. – Ugovori o radu pomoraca

1. Svaka država članica donosi zakone ili druge propise kojima se zahtijeva da brodovi koji viju njezinu zastavu ispunjavaju sljedeće uvjete:
 - (a) pomorci koji rade na brodovima koji viju njezinu zastavu imaju ugovor o radu koji potpisuju pomorac i brodovlasnik ili njegov zastupnik (ili, ako nisu u radnom odnosu, dokaz o ugovornom ili nekom drugom odnosu), koji će im jamčiti pristojne uvjete za rad i život na brodu u skladu s ovim Sporazumom;
 - (b) pomorcima koji potpisuju ugovor o radu daje se mogućnost da prije potpisivanja pregledaju ugovor i savjetuju se o tome, te sva druga potrebna sredstva kako bi se osiguralo da oni ugovor sklapaju dobrovoljno, uz dostatno razumijevanje svojih prava i odgovornosti;
 - (c) i brodovlasnik i dotični pomorac moraju imati po jedan potpisani izvornik ugovora o radu pomorca;
 - (d) poduzimaju se mjere kako bi se osiguralo da pomorci, uključujući i zapovjednika broda, na brodu mogu na jednostavan način dobiti jasne informacije o uvjetima zapošljavanja, te da te informacije zajedno s jednim primjerkom ugovora o radu budu dostupne službenicima nadležnog tijela radi pregleda, uključujući i službenike u lukama pristajanja; i
 - (e) pomorcima se daje dokument koji sadrži podatke o njihovom zaposlenju na brodu.
2. Ako kolektivni ugovor sačinjava u cijelosti ili dijelom ugovor o radu pomoraca, jedan primjerak tog ugovora je uvijek na brodu. Ako ugovor o radu te bilo koji primjenjivi kolektivni ugovor nisu na engleskom jeziku, sljedeći dokumenti moraju biti dostupni i na engleskom jeziku (osim za brodove koji obavljaju samo domaću plovidbu):
 - (a) primjerak standardnog obrasca ugovora; i
 - (b) dijelovi kolektivnog ugovora koji podliježu inspekcijskom nadzoru države luke.

3. Dokument iz stavka 1. točke (e) ovog standarda ne smije sadržavati nikakvu izjavu o kvaliteti rada pomoraca ni o njihovim plaćama. Oblik dokumenta, podatke koje treba upisati i način na koji se ti podaci unose određuje nacionalno zakonodavstvo.

4. Svaka država članica donosi zakone i propise navodeći pitanja koja će se uključiti u sve ugovore o radu pomoraca uređene njezinim nacionalnim zakonodavstvom. Ugovori o radu pomoraca u svakom slučaju sadržavaju sljedeće podatke:

(a) ime i prezime pomorca, datum rođenja ili dob, te mjesto rođenja;

(b) ime i adresu brodovlasnika;

(c) mjesto i datum sklapanja ugovora o radu pomorca;

(d) svojstvo u kojem je pomorac zaposlen;

(e) iznos plaće pomorca ili, prema potrebi, formulu za izračun plaće;

(f) iznos plaćenoga godišnjeg odmora ili, prema potrebi, formulu za njegov izračun;

(g) raskid ugovora i uvjete tog raskida, uključujući:

i. ako je ugovor sklopljen na neodređeno razdoblje, uvjete po kojima ga svaka strana ima pravo raskinuti te predviđeni otkazni rok koji za brodovlasnika ne smije biti kraći nego za pomorca;

ii. ako je ugovor sklopljen na određeno razdoblje, datum njegovog isteka; i

iii. ako je ugovor sklopljen za jedno putovanje, luku odredišta i vrijeme koje mora proteći od uplovljavanja do otpuštanja pomorca;

(h) naknadu za zdravstveno i socijalno osiguranje koju brodovlasnik mora osigurati pomorcu;

(i) pravo pomorca na repatrijaciju;

(j) uputu na kolektivni ugovor, prema potrebi; i

(k) sve druge pojedinosti potrebne u skladu s nacionalnim zakonodavstvom.

5. Svaka država članica donosi zakone ili druge propise o utvrđivanju minimalnih otkaznih rokova za brodovlasnike i pomorce u slučaju prijevremenog raskida ugovora o radu pomoraca. Ti minimalni rokovi određuju se nakon savjetovanja s dotičnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, ali ne smiju biti kraći od sedam dana.

6. Otkazni rok kraći od minimalnog dopušten je u okolnostima koje se prema nacionalnom zakonodavstvu ili prema primjenjivim kolektivnim ugovorima priznaju opravdanima za raskid ugovora o radu s kraćim otkaznim rokom ili bez otkaznog roka. Pri određivanju tih okolnosti, svaka država članica osigurava uzimanje u obzir potreba pomorca da, zbog osobnih ili drugih hitnih razloga, bez kazne raskine ugovor o radu s kraćim otkaznim rokom ili bez otkaznog roka.

Pravilo 2.3. – Sati rada i sati odmora

Sati rada i odmora pomoraca uređeni su Direktivom Vijeća 1999/63/EZ od 21. lipnja 1999. (treba izmijeniti) o Europskom sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca (treba izmijeniti u skladu s Prilogom A ovom Sporazumu).

Pravilo 2.4. – Pravo na dopust

1. Svaka država članica propisuje da pomorci zaposleni na brodovima koji viju njezinu zastavu imaju pravo na plaćeni godišnji odmor pod odgovarajućim uvjetima u skladu s ovim Sporazumom i Direktivom Vijeća 1999/63/EZ od 21. lipnja 1999. (treba izmijeniti) o Europskom sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca (treba izmijeniti u skladu s Prilogom A ovom Sporazumu).
2. Pomorcima se odobrava dopust na kopnu radi njihovog zdravlja i dobrobiti te u skladu s operativnim zahtjevima njihovog radnog mjesta.

Pravilo 2.5. – Repatrijacija

1. Pomorci imaju pravo na besplatnu repatrijaciju.
2. Svaka država članica zahtjeva od brodova koji viju njezinu zastavu da osiguraju financijsko jamstvo za propisnu repatrijaciju pomoraca.

Standard A2.5. – Repatrijacija

1. Svaka država članica osigurava da pomorci na brodovima koji viju njezinu zastavu imaju pravo na repatrijaciju u sljedećim okolnostima:
 - (a) ako ugovor o radu pomorca istječe dok je on u inozemstvu;
 - (b) kada ugovor o radu pomorca raskine:
 - i. brodovlasnik; ili
 - ii. pomorac zbog opravdanih razloga; te
 - (c) kada pomorci više ne mogu obavljati svoje dužnosti prema njihovom ugovoru o radu ili se od njih ne može očekivati da ih obavljaju u određenim okolnostima.
2. Svaka država članica osigurava da njezini zakoni i propisi ili druge mjere ili kolektivni ugovori sadrže odredbe propisujući:
 - (a) okolnosti u kojima pomorci imaju pravo na repatrijaciju u skladu sa stavkom 1. točkama (b) i (c) ovog standarda;
 - (b) maksimalno razdoblje trajanja službe na brodu nakon kojega pomorac ima pravo na repatrijaciju – to razdoblje mora biti kraće od 12 mjeseci; i
 - (c) točna prava na repatrijaciju koja priznaju brodovlasnici, uključujući i ona koja se odnose na određite repatrijacije, način prijevoza, stavke troškova koje snosi brodovlasnik i druge formalnosti koje obavlja brodovlasnik.
3. Svaka država članica zabranjuje brodovlasnicima da od pomoraca zahtijevaju predujam za troškove repatrijacije na početku radnog odnosa te da naplaćuju troškove repatrijacije iz plaća pomoraca ili drugih prava, osim ako se utvrdi, u skladu s nacionalnim zakonima i propisima ili drugim mjerama ili primjenjivim kolektivnim ugovorima, da pomorac ozbiljno krši svoje radne obveze.
4. Nacionalno zakonodavstvo ne dovodi u pitanje pravo brodovlasnika da naplati troškove repatrijacije na temelju ugovornih aranžmana s trećim osobama.
5. Ako brodovlasnik ne poduzme potrebne mjere za repatrijaciju ili ako ne pokrije troškove repatrijacije za pomorce koji imaju pravo na repatrijaciju:

- (a) nadležno tijelo države članice čiju zastavu brod vije organizira repatrijaciju dotičnog pomorca; ako to ne učini, država iz koje se provodi repatrijacija pomorca ili država čiji je on državljanin može se pobrinuti za njegovu repatrijaciju i naplatiti troškove od države članice čiju zastavu brod vije;
 - (b) država članica čiju zastavu brod vije može od brodovlasnika naplatiti troškove nastale zbog repatrijacije pomorca;
 - (c) troškove repatrijacije ni u kom slučaju ne snosi pomorac, osim na način kako je predviđeno u stavku 3. ovog standarda.
6. Uzimajući u obzir primjenjive međunarodne instrumente, uključujući i Međunarodnu konvenciju o zaustavljanju brodova iz 1999., država članica koja je platila troškove repatrijacije može zadržati brod dotičnog brodovlasnika ili zahtijevati zadržavanje tog broda dok se ne nadoknade troškovi u skladu sa stavkom 5. ovog standarda.
7. Svaka država članica olakšava repatrijaciju pomoraca zaposlenih na brodovima koji tiču njezine luke ili prolaze kroz njene teritorijalne ili unutarnje vode, te njihovu zamjenu na brodu.
8. Posebno, država članica ne odbija nijednom pomorcu pravo na repatrijaciju zbog financijskog položaja brodovlasnika ili zbog njegove nemogućnosti ili nedostatka volje da zamijeni pomorca.
9. Svaka država članica propisuje da se na brodovima koji viju njezinu zastavu uvijek nalazi jedan primjerak važećih nacionalnih odredaba o repatrijaciji, napisan na odgovarajućem jeziku, te da on bude dostupan pomorcima.

Pravilo 2.6. – Naknada pomorcu za gubitak ili potonuće broda

Pomorci imaju pravo na odgovarajuću naknadu u slučaju ozljede, štete ili nezaposlenosti uzrokovane gubitkom ili potonućem broda.

Standard A2.6. – Naknada pomorcu za gubitak ili potonuće broda

1. Svaka država članica donosi pravila kojima jamči da će brodovlasnik, u slučaju gubitka ili potonuća broda, platiti svakom pomorcu na brodu naknadu za nezaposlenost koja je uzrokovana takvim gubitkom ili potonućem.
2. Pravila iz stavka 1. ovog standarda ne dovode u pitanje nijedno drugo pravo pomorca u skladu s nacionalnim zakonodavstvom dotične države članice u vezi sa štetama ili ozljedama uzrokovanim gubitkom ili potonućem broda.

Pravilo 2.7. – Broj članova posade na brodu

Odredbe u vezi s najmanjim brojem članova posade na brodu dostatnim za sigurnost i učinkovitost plovidbe sadrži Direktiva Vijeća 1999/63/EZ od 21. lipnja 1999. (treba izmijeniti) o Europskom sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca (treba izmijeniti u skladu s Prilogom A ovom Sporazumu).

Pravilo 2.8. – Napredovanje u zvanju, stručno usavršavanje i mogućnosti zaposlenja pomoraca

Svaka država članica provodi nacionalnu politiku za promicanje zapošljavanja u pomorskom sektoru te za poticanje napredovanja u zvanju i stručnog usavršavanja te boljih mogućnosti zaposlenja pomoraca s domicilom na njezinom području.

Standard A2.8. – Napredovanje u zvanju, stručno usavršavanje i mogućnosti zaposlenja pomoraca

1. Svaka država članica provodi nacionalnu politiku kojom potiče napredovanje u zvanju, stručno usavršavanje i mogućnosti zaposlenja pomoraca, kako bi osigurala stabilnu i osposobljenu radnu snagu u pomorskom sektoru.
2. Cilj politike iz stavka 1. ovog standarda je pomoći pomorcima da poboljšaju svoje sposobnosti, kvalifikacije i mogućnosti zaposlenja.

3. Svaka država članica, nakon savjetovanja s dotičnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, utvrđuje jasne ciljeve za profesionalno usmjeravanje, obrazovanje i osposobljavanje pomoraca čije se dužnosti na brodu uglavnom odnose na sigurno upravljanje brodom i navigaciju, uključujući stalno osposobljavanje.

GLAVA 3.

SMJEŠTAJ, PROSTORI ZA ODMOR, HRANA I NAČIN POSLUŽIVANJA

Standard A3.1. – Smještaj i prostori za odmor

1. Brodovi koji redovito tiču luke s velikom koncentracijom komaraca opremljeni su odgovarajućim sredstvima koja propisuje nadležno tijelo.
2. Odgovarajući prostori, oprema i sadržaji za odmor prilagođeni posebnim potrebama pomoraca koji moraju živjeti i raditi na brodu, osiguravaju se na brodu za sve pomorce, uzimajući u obzir odredbe o zaštiti zdravlja i sigurnosti te o sprečavanju nesreća.
3. Nadležno tijelo propisuje da se na brodovima obavljaju učestali inspekcijski pregledi, od strane zapovjednika broda ili u njegovo ime, kako bi se osiguralo da prostori za smještaj pomoraca budu čisti, da se u njima može pristojno živjeti, te da se održavaju u dobrom stanju. Rezultati takvih inspekcijskih pregleda se evidentiraju te se mogu dobiti na uvid.
4. U slučajevima kada je potrebno uzeti u obzir, bez iznimke, interese pomoraca koji imaju različite i posebne vjerske i društvene običaje, nadležno tijelo može, nakon savjetovanja s dotičnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, dopustiti pravedno primijenjena odstupanja od ovog standarda pod uvjetom da ta odstupanja ne uzrokuju općenito nepovoljnije stanje od onog koje bi proizašlo iz primjene ovog standarda.

Pravilo 3.2. – Hrana i način posluživanja

1. Svaka država članica osigurava da se na brodovima koji viju njezinu zastavu poslužuje hrana i pitka voda odgovarajuće kvalitete i prehrambene vrijednosti te u količini koja pokriva potrebe broda uzimajući u obzir različite kulturne i vjerske tradicije.
2. Pomorcima na brodu osigurana je besplatna hrana za vrijeme trajanja radnog odnosa.
3. Pomorci zaposleni kao brodski kuhari, koji su odgovorni za pripremu hrane moraju biti obučeni i stručno osposobljeni za obavljanje tog posla na brodu.

Standard A3.2. – Hrana i način posluživanja

1. Svaka država članica donosi zakone i propise ili druge mjere kako bi osigurala minimalne standarde u pogledu količine i kvalitete hrane i pitke vode te načina posluživanja, koji se primjenjuju na obroke za pomorce na brodovima koji viju njezinu zastavu, te organizira obrazovne aktivnosti radi promicanja informiranosti i primjene standarda iz ovog stavka.
2. Svaka država članica osigurava da brodovi koji viju njezinu zastavu ispunjavaju sljedeće minimalne standarde:
 - (a) zalihe hrane i pitke vode moraju biti prikladne u pogledu količine, prehrambene vrijednosti, kvalitete i raznovrsnosti, uzimajući u obzir broj pomoraca na brodu, njihove vjerske potrebe i kulturološke običaje u vezi s hranom, te trajanje i vrstu plovidbe;
 - (b) odjel za posluživanje hrane mora biti organiziran i opremljen tako da se pomorcima osiguraju prikladni, raznovrsni i hranjivi obroci pripremljeni i posluženi u higijenskim uvjetima; i
 - (c) osoblje koje poslužuje hranu mora biti propisno osposobljeno ili obučeno za obavljanje tog posla.
3. Brodovlasnici osiguravaju da pomorci zaposleni kao brodski kuhari budu obučeni, stručno osposobljeni i sposobni za obavljanje tog posla u skladu s uvjetima koje propisuje zakonodavstvo dotične države članice.

4. Uvjeti iz stavka 3. ovog standarda uključuju završeni tečaj, odobren ili priznat od nadležnog tijela, koji obuhvaća praktično kuhanje, higijenu hrane i osobnu higijenu, čuvanje hrane, kontrolu zaliha, zaštitu okoliša, te zdrave i sigurne uvjete posluživanja hrane.

5. Na brodovima kojima je propisani broj članova posade manji od deset, a za koje nadležno tijelo, na temelju veličine posade ili vrste plovidbe, ne mora zahtijevati potpuno osposobljenog kuhara, svaka osoba koja priprema hranu u kuhinji mora se osposobiti ili obučiti za područja koja uključuju higijenu hrane i osobnu higijenu, te za rukovanje hranom i skladištenje hrane na brodu.

6. U iznimnim okolnostima, nadležno tijelo može izdati izuzeće kojim dopušta da na određenom brodu u određenom ograničenom razdoblju bude zaposlen kuhar koji nije potpuno osposobljen, do sljedeće prikladne luke pristajanja ili za razdoblje koje nije dulje od jednog mjeseca, ako je osoba kojoj je izdano izuzeće osposobljena ili obučena za područja koja uključuju higijenu hrane i osobnu higijenu te za rukovanje hranom i skladištenje hrane na brodu.

7. Nadležno tijelo zahtijeva da se na brodu obavljaju učestali dokumentirani inspekcijski pregledi od strane zapovjednika broda ili u njegovo ime, u pogledu:

(a) zaliha hrane i pitke vode;

(b) svih prostora i opreme koji se koriste za skladištenje hrane i pitke vode te za rukovanje hranom i pitkom vodom; i

(c) brodske kuhinje i druge opreme za pripremu i posluživanje obroka.

8. Niti jedan pomorac mlađi od 18 godina ne smije biti zaposlen ili uzet u službu ili ne smije raditi kao brodski kuhar.

GLAVA 4.

ZDRAVSTVENA ZAŠTITA, MEDICINSKA SKRB I SOCIJALNA ZAŠTITA

Pravilo 4.1. – Medicinska skrb na brodu i na kopnu

1. Svaka država članica osigurava da svi pomorci na brodovima koji viju njezinu zastavu budu obuhvaćeni odgovarajućim mjerama zaštite zdravlja, te da im je za vrijeme rada na brodu dostupna pravovremena i odgovarajuća medicinska skrb.

2. Svaka država članica osigurava da pomorcima na brodovima na njezinom području, kojima je hitno potrebna medicinska skrb, budu dostupne zdravstvene ustanove na kopnu.

3. Zahtjevi za zdravstvenu zaštitu i medicinsku skrb na brodu uključuju standarde za mjere kojima bi se pomorcima osigurala zdravstvena zaštita i medicinska skrb što sličnija onoj koju općenito imaju radnici na kopnu.

Standard A4.1. – Medicinska skrb na brodu i na kopnu

1. Svaka država članica osigurava da se za pomorce na brodovima koji viju njezinu zastavu donesu mjere kojima se propisuje zdravstvena zaštita i medicinska skrb, uključujući i osnovnu stomatološku skrb, koje:

(a) pomorcima osiguravaju primjenu bilo koje opće odredbe o zdravstvenoj zaštiti na radu i medicinskoj skrbi u vezi s njihovim dužnostima, te posebnih odredaba koje se odnose na rad na brodu;

(b) pomorcima osiguravaju zdravstvenu zaštitu i medicinsku skrb što sličniju onoj koju općenito imaju radnici na kopnu, uključujući i pravovremenu dostupnost potrebnih lijekova, medicinske opreme i uređaja za dijagnozu i liječenje, te zdravstvenih informacija i stručnog mišljenja;

(c) pomorcima daju pravo da u luci pristajanja, ako je moguće, bez odlaganja obave pregled kod kvalificiranog liječnika ili stomatologa;

(d) nisu ograničene na liječenje oboljelih ili ozlijeđenih pomoraca nego uključuju i preventivne mjere kao što su programi promicanja zdravlja i zdravstvene edukacije.

2. Nadležno tijelo donosi obrazac standardnog zdravstvenog izvješća koje će upotrebljavati zapovjednici brodova i mjerodavno medicinsko osoblje na brodu i na kopnu. Ispunjeni obrazac i njegov sadržaj drže se u tajnosti, te se upotrebljavaju samo radi liječenja pomoraca.

3. Svaka država članica donosi zakone i propise kojima se određuju uvjeti za brodsku bolnicu i medicinsku skrb na brodovima koji viju njezinu zastavu, u pogledu prostora, opreme i osposobljavanja.

4. Nacionalni zakoni i propisi određuju najmanje sljedeće uvjete:

(a) svi brodovi imaju brodsku ljekarnu, medicinsku opremu i medicinski priručnik, što detaljno propisuje nadležno tijelo koje obavlja redoviti inspekcijski pregled; nacionalni zahtjevi uzimaju u obzir tip broda, broj osoba na brodu, vrstu, odredište i trajanje plovidbe, te odgovarajuće nacionalne i međunarodne preporučene zdravstvene standarde;

(b) brodovi koji prevoze 100 ili više osoba, te redovito obavljaju međunarodnu plovidbu u trajanju duljem od 72 sata, moraju imati kvalificiranog liječnika zaduženog za medicinsku skrb; nacionalno zakonodavstvo određuje i druge brodove koji moraju imati liječnika, uzimajući u obzir, između ostalog, čimbenike kao što su trajanje, vrsta i uvjeti plovidbe te broj pomoraca na brodu;

(c) za brodove koji nemaju liječnika zahtijeva se da imaju barem jednog pomorca na brodu koji će, u okviru svojih redovitih dužnosti, biti zadužen za medicinsku skrb i davanje lijekova, ili barem jednog pomorca na brodu osposobljenog za pružanje prve pomoći; osobe zadužene za medicinsku skrb na brodu koje nisu liječnici moraju imati uspješno završeno osposobljavanje iz medicinske skrbi u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima osposobljavanja, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca iz 1978., kako je izmijenjena (STCW); pomorci određeni za pružanje prve pomoći moraju imati uspješno završeno osposobljavanje iz prve pomoći u skladu sa zahtjevima STCW; nacionalno zakonodavstvo određuje potrebni stupanj odobrenog osposobljavanja, uzimajući u obzir, među ostalim, čimbenike kao što su trajanje, vrsta i uvjeti plovidbe te broj pomoraca na brodu; i

(d) nadležno tijelo osigurava, na temelju unaprijed uređenog sustava, da brodovima u plovidbi bude dostupan liječnički savjet radiovezom ili satelitskom vezom 24 sata dnevno, uključujući i savjet specijalista; liječnički savjet, uključujući i daljnji prijenos zdravstvenih poruka radiovezom ili satelitskom vezom između broda i kopna, besplatan je za sve brodove bez obzira na zastavu koju viju.

Pravilo 4.2. – Odgovornost brodovlasnika

1. Svaka država članica osigurava da se na brodovima koji viju njezinu zastavu provode mjere koje pomorcima na tim brodovima jamče pravo na materijalnu pomoć i potporu brodovlasnika u pogledu financijskih posljedica bolesti, ozljede ili smrti koja se dogodila za vrijeme trajanja ugovora o radu ili je proizašla iz rada na temelju takvog ugovora.

2. Ovo pravilo ne utječe ni na jedan drugi pravni lijek koji pomorac može zatražiti.

Standard A4.2. – Odgovornost brodovlasnika

1. Svaka država članica donosi zakone i propise kojima se od vlasnika brodova koji viju njezinu zastavu zahtijeva da budu odgovorni za zdravstvenu zaštitu i medicinsku skrb svih pomoraca zaposlenih na brodu u skladu sa sljedećim najmanjim standardima:

(a) brodovlasnici su obvezni snositi troškove za pomorce zaposlene na njihovim brodovima, koji se odnose na bolest i ozljedu pomorca nastalu u razdoblju od datuma započinjanja dužnosti do datuma propisno provedene repatrijacije, ili proizašlu iz njihovog rada u razdoblju između tih datuma;

(b) brodovlasnici osiguravaju financijsko jamstvo za naknadu u slučaju smrti ili dugotrajne invalidnosti pomorca zbog ozljede na radu, bolesti ili pogibelji, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom, ugovorom o radu ili kolektivnim ugovorom;

- (c) brodovlasnici su obvezni nadoknaditi troškove medicinske skrbi, uključujući liječenje i nabavu potrebnih lijekova i medicinskih pomagala, te hranu i smještaj izvan vlastitog doma sve dok oboljeli ili ozlijeđeni pomorac ne ozdravi, ili dok se ne proglasi trajno bolesnim ili nesposobnim; i
- (d) brodovlasnici su obvezni platiti pogrebne troškove u slučaju smrti pomorca na brodu ili na kopnu za vrijeme trajanja radnog odnosa.
2. Nacionalno zakonodavstvo može ograničiti odgovornost brodovlasnika za pokrivanje troškova medicinske skrbi, te hrane i smještaja na razdoblje koje ne smije biti manje od 16 tjedana od dana nastanka ozljede ili početka bolesti.
3. Ako bolest ili ozljeda imaju za posljedicu nesposobnost za rad, brodovlasnik je obavezan:
- (a) isplaćivati pune plaće dok su oboljeli ili ozlijeđeni pomorci na brodu ili dok se ne provede repatrijacija u skladu s ovim Sporazumom; i
- (b) isplaćivati plaće u cijelosti ili dijelom, kako je propisano nacionalnim zakonodavstvom ili kao što je predviđeno kolektivnim ugovorima, od trenutka repatrijacije ili iskrcaja pomoraca do njihovog ozdravljenja, ili ako se to dogodi ranije, dok ne steknu pravo na novčanu naknadu prema zakonodavstvu dotične države članice.
4. Nacionalno zakonodavstvo može ograničiti odgovornost brodovlasnika za isplaćivanje plaće u cijelosti ili dijelom za pomorca koji više nije na brodu, na razdoblje koje ne smije biti manje od 16 tjedana od dana nastanka ozljede ili početka bolesti.
5. Nacionalno zakonodavstvo može isključiti brodovlasnika od odgovornosti u pogledu:
- (a) ozljede koja nije nastala obavljanjem službe na brodu;
- (b) ozljede ili bolesti uzrokovane namjernom greškom oboljelog, ozlijeđenog ili preminulog pomorca; i
- (c) namjerno prikrivene bolesti ili nedostatka prilikom zaposlenja.
6. Nacionalno zakonodavstvo može osloboditi brodovlasnika od odgovornosti za pokrivanje troškova medicinske skrbi, hrane i smještaja, te pogrebnih troškova ako tu odgovornost preuzmu tijela javne vlasti.
7. Brodovlasnici ili njihovi predstavnici poduzimaju mjere za zaštitu imovine koju su oboljeli, ozlijeđeni ili preminuli pomorci ostavili na brodu, te za vraćanje te imovine njima ili njihovim zakonitim nasljednicima.

Pravilo 4.3. – Zaštita zdravlja i sigurnosti i sprečavanje nesreće

1. Svaka država članica osigurava zaštitu zdravlja na radu za pomorce na brodovima koji viju njezinu zastavu, te život, rad i osposobljavanje na brodu u sigurnim i higijenskim uvjetima.
2. Svaka država članica izrađuje i objavljuje nacionalne smjernice za provođenje zaštite zdravlja i sigurnosti na radu na brodovima koji viju njezinu zastavu, nakon savjetovanja s odgovarajućim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, te uzimajući u obzir primjenjive kodekse, smjernice i standarde koje preporučuju međunarodne organizacije, državna uprava i organizacije u pomorskom gospodarstvu.
3. Svaka država članica donosi zakone i propise i druge mjere kojima se uređuju pitanja posebno navedena u ovom Sporazumu, uzimajući u obzir odgovarajuće međunarodne instrumente, te određuje standarde za zaštitu sigurnosti i zdravlja na radu i sprečavanje nesreće na brodovima koji viju njezinu zastavu.

Standard A 4.3. – Zaštita zdravlja i sigurnosti i sprečavanje nesreća

1. Zakonski propisi i druge mjere koje je potrebno donijeti u skladu sa stavkom 3. Pravila 4.3, uključuju:
 - (a) donošenje i učinkovitu provedbu te promicanje strategija i programa na području sigurnosti i zaštite zdravlja na radu na brodovima koji viju zastavu države članice, uključujući i procjenu rizika te osposobljavanje i davanje uputa pomorcima;
 - (b) programe na brodu za sprečavanje nesreće na radu, ozljeda i bolesti, te za stalno unapređenje sigurnosti i zaštite zdravlja na radu, što se odnosi i na predstavnike pomoraca i sve druge osobe uključene u njihovu provedbu, pri čemu treba uzeti u obzir preventivne mjere, uključujući i nadzor projektiranja, zamjenu postupaka za kolektivne i individualne dužnosti, te korištenje osobne zaštitne opreme; i
 - (c) zahtjeve za kontroliranje, prijavljivanje i ispravljanje opasnih uvjeta, te za ispitivanje i prijavljivanje nesreća na radu na brodu.
2. Odredbe iz stavka 1. ovog standarda:
 - (a) uzimaju u obzir važeće međunarodne instrumente koji se odnose na sigurnost i zaštitu zdravlja na radu općenito i uz posebne rizike, te obuhvaćaju sva pitanja u vezi sa sprečavanjem nesreća na radu, te ozljeda i bolesti koje se mogu odnositi na rad pomoraca, a posebno na one specifične za zanimanja u pomorskom sektoru;
 - (b) određuju dužnosti zapovjednika ili osobe koju je on odredio ili obojice, da preuzme posebnu odgovornost za provedbu i poštovanje strategija i programa na području sigurnosti i zaštite zdravlja na radu; i
 - (c) određuju nadležnosti predstavnika pomoraca na brodu, imenovanih ili izabranih za sudjelovanje na sastancima odbora za sigurnost broda; takav se odbor osniva na brodu koji ima pet ili više pomoraca.
3. Zakonski propisi i druge mjere iz Pravila 4.3. stavka 3. redovito se pregledavaju u suradnji s predstavnicima organizacija brodovlasnika i pomoraca, te se prema potrebi ispravljaju uzimajući u obzir razvoj tehnologije i istraživanja, kako bi se omogućio stalni napredak u strategijama i programima na području sigurnosti i zaštite zdravlja na radu, te kako bi se pomorcima na brodovima koji viju zastavu države članice osiguralo sigurno radno okruženje.
4. Usklađenost zahtjeva važećih međunarodnih instrumenata u pogledu prihvatljivih razina izlaganja rizicima na radnom mjestu na brodu, te razvoja i provedbe strategija i programa na području sigurnosti i zaštite zdravlja na radu, smatra se ispunjavanjem uvjeta iz ovog Sporazuma.
5. Nadležno tijelo osigurava:
 - (a) prikladno prijavljivanje nesreća na radu, te ozljeda i bolesti;
 - (b) vođenje opsežne statistike o tim nesrećama i bolestima, njihovu analizu i objavljivanje, te ako je potrebno, istraživanje općih trendova i uočenih rizika; i
 - (c) istragu o nesreći na radu.
6. Pri izvješćivanju i istraživanju o pitanjima sigurnosti i zaštite zdravlja na radu potrebno je osigurati zaštitu osobnih podataka pomoraca.
7. Nadležno tijelo u suradnji s organizacijama brodovlasnika i pomoraca poduzima mjere radi obavješćivanja svih pomoraca o posebnim rizicima na brodu, na primjer, slanjem službenih obavijesti koje sadrže odgovarajuće upute.

8. Nadležno tijelo zahtijeva da brodovlasnici prilikom postupka procjene rizika u vezi s provođenjem sigurnosti i zaštite zdravlja na radu koriste odgovarajuće statističke podatke koji se odnose na njihov brod i opće statističke podatke koje dostavlja nadležno tijelo.

Pravilo 4.4. – Dostupnost socijalnih ustanova na kopnu

Svaka država članica osigurava laku dostupnost socijalnih ustanova na kopnu, ako postoje. Država članica također promiče razvoj socijalnih ustanova u određenim lukama, kako bi pomorcima na brodovima u svojim lukama osigurala dostupnost odgovarajućih socijalnih ustanova i usluga.

Standard A4.4. – Dostupnost socijalnih ustanova na kopnu

1. Svaka država članica propisuje da su socijalne ustanove, ako postoje na njezinom području, dostupne svim pomorcima, bez obzira na njihovu nacionalnost, rasu, boju kože, spol, vjeroispovijest, političku pripadnost ili socijalno porijeklo, te bez obzira na zastavu koju vije brod na kojemu su zaposleni, uzeti u službu ili na kojemu rade.
2. Svaka država članica promiče razvoj socijalnih ustanova u odgovarajućim lukama u državi te određuje, nakon savjetovanja s dotičnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, koje će se luke smatrati odgovarajućima.
3. Svaka država članica potiče osnivanje odbora za socijalnu pomoć, koji redovito pregledavaju socijalne ustanove i usluge, kako bi osigurali da one budu prilagođene izmijenjenim potrebama pomoraca koje su proizašle iz tehnološkog, operativnog i drugih vidova razvoja pomorske djelatnosti.

GLAVA 5.

USKLAĐENOST I PROVEDBA

Pravilo 5.1.5. – Žalbeni postupci na brodu

1. Svaka država članica zahtijeva da se na brodovima koji viju njezinu zastavu provode postupci za pošteno, učinkovito i brzo rješavanje žalbi pomoraca o navodnom kršenju odredaba Konvencije (uključujući i prava pomoraca).
2. Svaka država članica zabranjuje i kažnjava svaku vrstu viktimizacije pomorca zbog podnošenja žalbe.
3. Odredbe ovog Pravila ne dovode u pitanje pravo pomorca da traži naknadu štete bilo kojim pravnim sredstvom koje smatra prikladnim.

Standard A5.1.5. – Žalbeni postupci na brodu

1. Ne dovodeći u pitanje bilo koje šire područje primjene predviđeno nacionalnim zakonodavstvom ili kolektivnim ugovorima, žalbeni postupci na brodu omogućuju pomorcima da podnose žalbe u vezi s bilo kojim pitanjem koje navodno predstavlja kršenje odredaba Konvencije (uključujući i prava pomoraca).
2. Svaka država članica osigurava da njezino zakonodavstvo primjenjuje odgovarajuće žalbene postupke na brodu u skladu sa zahtjevima iz Pravila 5.1.5. Tim se postupcima nastoje riješiti žalbe na najnižem stupnju. Međutim, pomorci u svakom slučaju imaju pravo podnijeti žalbu izravno zapovjedniku broda i, ako to smatraju potrebnim, odgovarajućem vanjskom tijelu.
3. Žalbeni postupci na brodu uključuju pravo pomorca na pratnju ili zastupanje, te na zaštitu od moguće viktimizacije zbog podnošenja žalbe. Izraz „viktimizacija” obuhvaća svaki štetni postupak koji bilo koja osoba poduzme prema pomorcima zbog podnošenja žalbe koja nije očito zlonamjerna.
4. Uz jedan primjerak ugovora o radu, svaki pomorac mora dobiti po jedan primjerak žalbenih postupaka koji se primjenjuju na brodu. To uključuje podatke za kontakt s nadležnim tijelom u državi zastave ili u državi boravišta pomorca, te ime osobe ili osoba na brodu koje pomorca mogu u povjerenju nepristrano savjetovati o njegovoj žalbi ili mu na neki drugi način pomoći u provođenju žalbenih postupaka na brodu.

ZAVRŠNE ODREDBE

Naknadnim izmjenama odredaba Konvencije o radu pomoraca iz 2006. i na zahtjev bilo koje strane potpisnice ovog Sporazuma, provodi se nadzor primjene ovog Sporazuma.

Socijalni partneri sklapaju ovaj Sporazum pod uvjetom da on ne stupi na snagu do dana stupanja na snagu Konvencije ILO-a o radu pomoraca iz 2006., a to je 12 mjeseci od dana kada je svoje ratifikacije pri Međunarodnoj organizaciji rada registriralo najmanje 30 članica čija ukupna tonaža iznosi 33 posto svjetske tonaže.

Države članice i/ili socijalni partneri mogu zadržati ili uvesti povoljnije odredbe za pomorce od odredaba utvrđenih u ovom Sporazumu.

Ovaj Sporazum ne dovodi u pitanje ni jedan stroži i/ili posebni postojeći zakonski propis Zajednice.

Ovaj Sporazum ne utječe ni na jedan zakon, običaj ili sporazum kojim se osiguravaju povoljniji uvjeti za pomorce na koje se odnosi. Na primjer, uvjeti ovog Sporazuma ne dovode u pitanje Direktivu Vijeća 89/391/EEZ o uvođenju mjera za poticanje poboljšanja sigurnosti i zdravlja radnika na radu, Direktivu Vijeća 92/29/EEZ o minimalnim sigurnosnim i zdravstvenim zahtjevima za poboljšanje liječničke pomoći na brodovima, te Direktivu Vijeća 1999/63/EZ o Sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca (treba izmijeniti u skladu s prilogom A ovom Sporazumu).

Provedba ovog Sporazuma ne predstavlja opravdani razlog za smanjenje opće razine zaštite koju pomorci imaju na području koje obuhvaća Sporazum.

EUROPSKI SAVEZ TRANSPORTNIH RADNIKA (ETF)

UDRUŽENJE BRODOVLASNIKA EUROPSKE ZAJEDNICE (ECSA)

PREDSJEDNIK ODBORA ZA DIJALOG U SEKTORU POMORSKOG PROMETA

BRUXELLES, 19. SVIBNJA 2008.

PRILOG A

IZMJENE SPORAZUMA OD 30. RUJNA 1998. O ORGANIZACIJI RADNOG VREMENA POMORACA

U svojim raspravama koje su dovele do sklapanja Sporazuma o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006., socijalni partneri su još jednom pregledali Sporazum o organizaciji radnog vremena pomoraca koji je sklopljen 30. rujna 1998., kako bi potvrdili da je on u skladu s odgovarajućim odredbama Konvencije, te kako bi se sporazumjeli o potrebnim izmjenama.

Stoga su se socijalni partneri sporazumjeli o sljedećim izmjenama Sporazuma o organizaciji radnog vremena pomoraca:

1. Članak 1.

Umetnuti novi stavak 3.:

„3. U slučaju dvojbe o tome smatraju li se pomorcima u smislu ovog Sporazuma bilo koje kategorije osoba, o tom pitanju odlučuju nadležna tijela svake države članice nakon savjetovanja s organizacijama brodovlasnika i pomoraca na koje se to pitanje odnosi. U tom smislu treba voditi računa o Rezoluciji 94. (pomorskog) zasjedanja Opće konferencije Međunarodne organizacije rada u vezi s informacijama o kategorijama zanimanja.”;

2. Članak 2. točka (c)

Zamijeniti članak 2. točku (c) s:

„(c) ‚pomorac‘ znači svaka osoba koja je zaposlena ili uzeta u službu ili koja radi u bilo kojem svojstvu na brodu na koji se primjenjuje ovaj Sporazum”;

3. Članak 2. točka (d)

Zamijeniti članak 2. točku (d) s:

„(d) ‚brodovlasnik‘ znači vlasnik broda ili druga organizacija ili osoba, kao što su upravitelj, agent, zakupoprimac golog broda, koja je preuzela odgovornost za rad broda od vlasnika i koja je, preuzimajući takvu odgovornost, suglasna preuzeti dužnosti i odgovornosti brodovlasnika u skladu s ovim Sporazumom, bez obzira ispunjava li neka druga organizacija ili osoba određene dužnosti ili obveze u ime brodovlasnika.”;

4. Članak 6.

Zamijeniti članak 6. s:

„1. Zabranjuje se noćni rad pomoraca mlađih od 18 godina. U smislu ovog članka, izraz ‚noćni‘ definira se u skladu s nacionalnim zakonom i praksom. Obuhvaća razdoblje od najmanje devet sati, koje počinje najkasnije u ponoć, a završava najranije u 5 ujutro.

2. Nadležno tijelo može dopustiti iznimku od strogog poštovanja ograničenja noćnog rada:

(a) ako bi se time poremetila učinkovito osposobljavanje dotičnih pomoraca u skladu s utvrđenim programom i planom rada; ili

(b) ako se zbog posebne vrste dužnosti ili priznatog programa osposobljavanja zahtijeva da pomorci na koje se ta iznimka odnosi obavljaju dužnost noću, a nadležno tijelo nakon savjetovanja s dotičnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca utvrdi da taj rad neće štetiti njihovom zdravlju ili dobrobiti.

3. Zabranjuje se zapošljavanje, uzimanje u službu ili rad pomoraca mlađih od 18 godina ako taj rad može ugroziti njihovo zdravlje ili sigurnost. Vrste takvog rada uređuje nacionalno zakonodavstvo ili ih određuje nadležno tijelo nakon savjetovanja s organizacijama brodovlasnika i pomoraca na koje se to odnosi, u skladu s odgovarajućim međunarodnim standardima.”;

5. Članak 13.

Članak 13. stavak 1., prvu rečenicu zamijeniti s:

„1. Pomorci ne smiju raditi na brodu ako nemaju svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti za obavljanje svojih dužnosti.

2. Iznimke su dopuštene samo kao što je propisano u ovom Sporazumu.

3. Nadležno tijelo propisuje da pomorci prije početka rada na brodu posjeduju važeću svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti kojom se potvrđuje njihova zdravstvena sposobnost za obavljanje dužnosti u plovidbi.

4. Kako bi se osiguralo da svjedodžbe o zdravstvenoj sposobnosti vjerno odražavaju zdravstveno stanje pomoraca u odnosu na dužnosti koje moraju obavljati, nakon savjetovanja s dotičnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, te uzimajući u obzir primjenjive međunarodne smjernice, nadležno tijelo propisuje vrstu zdravstvenog pregleda i svjedodžbe.

5. Ovaj Sporazum ne dovodi u pitanje Međunarodnu konvenciju o standardima osposobljavanja, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca iz 1978., kako je izmijenjena (STCW). Svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti izdanu u skladu sa zahtjevima STCW-a, nadležno tijelo prihvaća u smislu točaka 1. i 2. ovog članka. Za pomorce koji nisu obuhvaćeni SCTW-om, na sličan se način prihvaća svjedodžba o zdravstvenoj sposobnosti koja u osnovi ispunjava te zahtjeve.

6. Svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti izdaje propisno kvalificirani liječnik ili, ako se radi o svjedodžbi koja se odnosi isključivo na vid, osoba koju je nadležno tijelo ovlastilo kao kvalificiranu za izdavanje takve svjedodžbe. Liječnici moraju imati potpunu profesionalnu neovisnost u donošenju zdravstvene procjene prilikom obavljanja zdravstvenog pregleda.

7. Pomorci kojima je odbijeno izdavanje svjedodžbe ili kojima je određeno ograničenje sposobnosti za rad, posebno u pogledu vremena, vrste poslova ili područja plovidbe broda, imaju mogućnost dodatnog pregleda koji će obaviti drugi neovisni liječnik ili neovisni zdravstveni stručnjak.

8. U svakoj svjedodžbi o zdravstvenoj sposobnosti posebno se navodi:

(a) da su sluh i vid dotičnog pomorca, te raspoznavanje boja za pomorce koji će biti zaposleni na poslovima u kojima neraspoznavanje boja može štetno utjecati na radnu sposobnost, zadovoljavajući; i

(b) da dotični pomorac ne boluje od takve bolesti koja bi se mogla pogoršati plovidbenom službom ili bi ga mogla onesposobiti za takvu službu ili ugroziti zdravlje drugih osoba na brodu.

9. Ako se, zbog posebnih dužnosti koje dotični pomorac mora obavljati ili u skladu sa SCTW-om, ne zahtijeva kraće razdoblje:

(a) svjedodžba o zdravstvenoj sposobnosti je važeća najduže dvije godine, osim u slučaju da je pomorac mlađi od 18 godina, kada je važeća najdulje jednu godinu;

(b) potvrda o raspoznavanju boja je važeća najdulje šest godina.

10. U hitnim slučajevima nadležno tijelo može dopustiti pomorcu da radi bez valjane svjedodžbe o zdravstvenoj sposobnosti do sljedeće luke pristajanja, u kojoj pomorcu svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti može izdati kvalificirani liječnik, pod uvjetom:

(a) da to razdoblje nije dulje od tri mjeseca; i

(b) da dotični pomorac posjeduje svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti koja je istekla nedavno.

11. Ako rok valjanosti svjedodžbe istekne tijekom plovidbe, svjedodžba je i dalje važeća do sljedeće luke pristajanja, u kojoj pomorcu svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti može izdati kvalificirani liječnik, pod uvjetom da to razdoblje nije dulje od tri mjeseca.

12. Svjedodžbe o zdravstvenoj sposobnosti za pomorce na brodovima koji redovito plove u međunarodnoj plovidbi moraju biti najmanje na engleskom jeziku."

Sljedeće rečenice u članku 13. stavku 1. i stavku 13. točki 2. postaju stavci 13. do 15.;

6. Članak 16.

Prva rečenica zamjenjuje se s:

„Svaki pomorac ima pravo na plaćeni godišnji odmor. Plaćeni godišnji odmor izračunava se na temelju najmanje 2,5 kalendarska dana po mjesecu zaposlenja i razmjerno za nepotpune mjesece.”

32009R0391

28.5.2009.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 131/11

UREDBA (EZ) br. 391/2009 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 23. travnja 2009.****o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova****(preinačena)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 80. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora, u svjetlu zajedničkog teksta koji je odobrio Odbor za mirenje 3. veljače 2009. ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Direktiva Vijeća 94/57/EZ od 22. studenoga 1994. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije za pregled i nadzor brodova te odgovarajuće djelatnosti pomorskih uprava ⁽⁴⁾ nekoliko je puta znatno izmijenjena. Kako su potrebne daljnje izmjene, trebala bi se preinačiti radi jasnoće.
- (2) S obzirom na prirodu odredaba Direktive 94/57/EZ, čini se primjerenim da se njezine odredbe preinače u dva različita pravna instrumenta Zajednice, naime u Direktivu i Uredbu.
- (3) Organizacije za pregled i nadzor brodova trebale bi imati mogućnost pružanja usluga u cijeloj Zajednici i međusobnog natjecanja, pri čemu bi osiguravale jednaku

razinu sigurnosti i zaštite okoliša. Zato trebaju biti jedinstveno utvrđene stručne norme za njihove djelatnosti i tako se primjenjivati u cijeloj Zajednici.

- (4) Za postizanje tog cilja treba primjenjivati mjere koje su na odgovarajući način povezane s radom Međunarodne pomorske organizacije (IMO) te ga prema potrebi nadograđuju i dopunjavaju. Nadalje, države članice i Komisija trebale bi poticati IMO u razvoju međunarodnog kodeksa za priznate organizacije.
- (5) Trebalo bi utvrditi minimalna mjerila za priznavanje organizacija radi povećanja sigurnosti i sprečavanja onečišćenja s brodova. Zato bi trebalo pooštriti minimalna mjerila utvrđena u Direktivi 94/57/EZ.
- (6) Kako bi se dodijelilo početno priznanje organizacijama koje žele biti ovlaštene da djeluju u ime država članica, Komisija bi mogla zajedno s državama članicama koje su zatražile priznanje, na usklađen i centraliziran način učinkovitije ocijeniti jesu li ispunjena minimalna mjerila utvrđena u ovoj Uredbi.
- (7) Priznanje bi se trebalo dodijeliti samo na temelju uspješnosti organizacije u pogledu kvalitete i sigurnosti. Trebalo bi osigurati da opseg tog priznanja bude uvijek u skladu sa stvarnim mogućnostima dotične organizacije. Nadalje, priznanje bi trebalo uzeti u obzir i različite pravne statute i organizacijske strukture priznatih organizacija, pri čemu treba i dalje osiguravati ujednačenu primjenu minimalnih mjerila utvrđenih u ovoj Uredbi te učinkovitost nadzora Zajednice. Bez obzira na organizacijsku strukturu, organizacija koja će biti priznata trebala bi pružati usluge na svjetskoj razini, a njeni pravni subjekt trebali bi biti globalno solidarno odgovorni.
- (8) Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe trebale bi se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ SL C 318, 23.12.2006., str. 195.⁽²⁾ SL C 229, 22.9.2006., str. 38.⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 25. travnja 2007. (SL C 74 E, 20.3.2008., str. 632.), Zajedničko stajalište Vijeća od 6. lipnja 2008. (SL C 190 E, 29.7.2008., str. 1.), Stajalište Europskog parlamenta od 24. rujna 2008. (još nije objavljeno u Službenom listu), Odluka Vijeća od 26. veljače 2009. i Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 11. ožujka 2009. (još nije objavljena u Službenom listu).⁽⁴⁾ SL L 319, 12.12.1994., str. 20.⁽⁵⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

- (9) Komisija bi posebno trebala biti ovlaštena za izmjene ove Uredbe kako bi se uključile naknadne izmjene međunarodnih konvencija, protokola, kodeksa i rezolucija povezanih s tom Uredbom, ažurirala minimalna mjerila iz Priloga I., te donijela mjerila za ocjenu učinkovitosti pravila i postupaka te uspješnosti priznatih organizacija u pogledu sigurnosti te sprečavanju onečišćenja s njihovih klasificiranih brodova. Kako te mjere imaju opće područje primjene i namijenjene su za izmjenu elemenata ove Uredbe koji nisu ključni, među ostalim, dopunjavanjem novim elementima koji nisu ključni, moraju se donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (10) Od najveće je važnosti da se neispunjavanje obveza priznate organizacije počne rješavati hitno, učinkovito i proporcionalno. Glavni bi cilj trebao biti ispravljanje nedostataka kako bi se u ranoj fazi uklonile sve potencijalne opasnosti za sigurnost ili okoliš. Komisija bi zato trebala imati posebne ovlasti da od priznate organizacije može zahtijevati poduzimanje potrebnih preventivnih i korektivnih mjera, te da može određivati globe i obročne novčane kazne kao prisilne mjere. Komisija bi morala izvršavati te ovlasti na način koji je u skladu s temeljnim pravima te osigurati da organizacija može iznijeti svoje mišljenje tijekom cijelog postupka.
- (11) U skladu s pristupom na razini Zajednice, odluka o oduzimanju priznanja organizaciji koja ne ispunjava obveze utvrđene u ovoj Uredbi, ako se navedene mjere pokažu neučinkovitima ili ako organizacija na drugi način predstavlja neprihvatljivu opasnost za sigurnost ili okoliš, mora se donijeti na razini Zajednice, a mora je donijeti Komisija na temelju odborske procedure.
- (12) Stalno naknadno praćenje priznatih organizacija, kako bi se ocijenilo njihovo ispunjavanje ove Uredbe, može se učinkovitije obavljati na usklađeni i centralizirani način. Zato je primjereno da se taj zadatak povjeri u ime Zajednice Komisiji i državi članici koja je zatražila priznanje.
- (13) Kao dio praćenja aktivnosti priznatih organizacija, presudno je da inspektori Komisije imaju pristup brodovima i brodskoj dokumentaciji bez obzira na zastavu broda, kako bi mogli provjeriti ispunjava li priznata organizacija minimalna mjerila utvrđena u ovoj Uredbi koja se odnose na sve brodove njihove klase.
- (14) Sposobnost priznatih organizacija da brzo utvrde i isprave nedostatke u svojim pravilima, postupcima i unutarnjoj kontroli, ključna je za sigurnost brodova koje pregledavaju i kojima izdaju svjedodžbe. Tu bi sposobnost trebalo povećati osnivanjem ustanove za ocjenu kvalitete i certifikaciju, koja bi trebala biti neovisna o gospodarskim i političkim interesima, koja može predlagati zajedničke mjere za trajno unapređenje svih priznatih organizacija i osigurati plodnu suradnju s Komisijom.
- (15) Pravila i postupci priznatih organizacija ključni su čimbenik povećanja sigurnosti i sprečavanja nesreća i onečišćenja. Priznate organizacije pokrenule su proces koji bi trebao dovesti do usklađivanja njihovih pravila i postupaka. Zakonodavstvo Zajednice trebalo bi poticati i podržavati taj proces, jer bi on trebao pozitivno utjecati na pomorsku sigurnost te na konkurentnost europske brodograđevne industrije.
- (16) Usklađivanje pravila priznatih organizacija u pogledu projektiranja, konstrukcije i redovitih pregleda trgovačkih brodova stalan je proces. Zato bi se obveza da se uspostavi skup vlastitih pravila ili pokaže sposobnost za to trebala shvaćati u sklopu procesa usklađivanja i ne bi trebala predstavljati prepreku aktivnostima priznatih organizacija ili potencijalnih kandidata za priznavanje.
- (17) Priznate organizacije trebaju imati obvezu ažuriranja svojih tehničkih normi i pravila i dosljedno ih provoditi kako bi se uskladila pravila sigurnosti plovidbe i osigurala ujednačena provedba međunarodnih pravila unutar Zajednice. Ako su tehničke norme i pravila priznatih organizacija identične ili vrlo slične, trebalo bi razmotriti uzajamno priznavanje certifikata za materijale, opremu i sastavne dijelove u odgovarajućim slučajevima, pri čemu bi kao polazište trebalo uzeti najzahtjevnije i najstrože norme i pravila.
- (18) Dok bi se svaka priznata organizacija u načelu trebala smatrati odgovornom samo i isključivo za dijelove koje certificira, odgovornost priznatih organizacija i proizvođača utvrđivat će se u odnosu na ugovorene uvjete ili, ovisno o slučaju, mjerodavno pravo u svakom pojedinom slučaju.
- (19) Kako su transparentnost i razmjena informacija među zainteresiranim stranama, te pravo javnosti na pristup informacijama, temeljna sredstva za sprečavanje nesreća na moru, priznate organizacije trebaju dostavljati tijelima nadzora države luke sve važne statutarne informacije u vezi sa stanjem brodova u njihovoj klasi, te ih učiniti dostupnima javnosti.

- (20) Kako bi se spriječilo da brodovi mijenjaju klasu radi izbjegavanja potrebnih popravaka, priznate organizacije trebaju međusobno razmjenjivati sve važne informacije u vezi sa stanjem brodova koji mijenjaju klasu i prema potrebi uključiti državu zastave.
- (21) Zaštita prava intelektualnog vlasništva pomorskih subjekata, uključujući brodogradilišta, dobavljače opreme i brodovlasnike, ne bi smjela sprečavati uobičajene poslovne transakcije i ugovorene usluge između tih strana.
- (22) Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA), osnovana Uredbom (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, trebala bi pružiti potrebnu potporu kako bi osigurala primjenu ove Uredbe.
- (23) Kako cilj ove Uredbe, naime utvrđivanje mjera koje moraju poštovati organizacije zadužene za pregled, nadzor i certifikaciju brodova, koji obavljaju plovību u Zajednici, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se taj cilj zbog opsega mjera, može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti određenima u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti iz navedenog članka, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (24) Mjere kojih se države članice moraju pridržavati u svom odnosu prema organizacijama za pregled i nadzor brodova utvrđene su u Direktivi 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava ⁽²⁾,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Ovom se Uredbom utvrđuju mjere kojih se moraju pridržavati organizacije zadužene za pregled, nadzor i certifikaciju brodova u skladu s međunarodnim konvencijama o sigurnosti plovidbe i sprečavanju onečišćenja mora, pri čemu promiču cilj slobode pružanja usluga. To uključuje razvoj i provedbu zahtjeva sigurnosti za trup, stroj, električni uređaj za upravljanje brodovima na koje se odnose međunarodne konvencije.

⁽¹⁾ SL L 208, 5.8.2002., str. 1.

⁽²⁾ SL L 131, 28.5.2009., str. 47.

Članak 2.

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se ove definicije:

- (a) „brod” znači brod koji obuhvaćen područjem primjene međunarodnih konvencija;
- (b) „međunarodne konvencije” znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru od 1. studenoga 1974. (SOLAS 74), izuzimajući poglavlje XI-2 njezinog Dodatka, Međunarodna konvencija o teretnim linijama od 5. travnja 1966. i Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja s brodova od 2. studenoga 1973. (MARPOL), zajedno s njihovim protokolima i njihovim izmjenama, te kodeksima obvezujućim u svim državama članicama, u ažuriranoj verziji;
- (c) „organizacija” znači pravna osoba, njezine podružnice i svi drugi subjekti pod njezinom kontrolom, koji zajedno ili odvojeno obavljaju zadatke koji spadaju u područje primjene ove Uredbe;
- (d) „kontrola”, u smislu točke (c), znači prava, ugovore ili sva druga sredstva, *de iure* i *de facto*, koja samostalno ili u kombinaciji daju pravnoj osobi mogućnost odlučujućeg utjecaja ili joj omogućuju da obavlja zadatke koji spadaju u područje primjene ove Uredbe;
- (e) „priznata organizacija” znači organizacija priznata u skladu s ovom Uredbom;
- (f) „ovlaštenje” znači akt kojim država članica dodjeljuje ovlaštenje ili prenosi ovlasti priznatoj organizaciji;
- (g) „statutarna svjedodžba” znači svjedodžba izdana od strane ili u ime države zastave u skladu s međunarodnim konvencijama;
- (h) „pravila i postupci” znači zahtjevi priznate organizacije u pogledu projektiranja, konstrukcije, opreme, održavanja i nadzora brodova;
- (i) „svjedodžba klase” znači dokument koji izdaje priznata organizacija kojim se potvrđuje sposobnost broda za određenu namjenu ili plovidbu u skladu s pravilima i postupcima koje je utvrdila i objavila ta priznata organizacija;
- (j) „lokacija” znači mjesto registriranog sjedišta, središnje uprave ili glavno mjesto poslovanja organizacije.

Članak 3.

1. Države članice koje žele dodijeliti ovlaštenje organizaciji koja još nije priznata moraju podnijeti zahtjev za priznavanje Komisiji sa svim podacima i dokazima o tome da organizacija ispunjava minimalna mjerila navedena u Prilogu I., te o zahtjevu i obvezi organizacije da će postupati u skladu s odredbama članka 8. stavka 4., te članka 9., 10. i 11.

2. Komisija, zajedno s dotičnim državama članicama koje podnose zahtjev, provodi ocjenjivanje organizacija za koje je primila zahtjev za priznavanje kako bi provjerila ispunjavaju li i obvezuju li se te organizacije da će ispunjavati zahtjeve iz stavka 1.

3. Komisija, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 12. stavka 3., odbija priznavanje organizacija koje ne ispunjavaju zahtjeve iz stavka 1. ili čiji rad se smatra da predstavlja neprihvatljivu opasnost za sigurnost ili okoliš na temelju mjerila utvrđenih u skladu s člankom 14.

Članak 4.

1. Priznanje dodjeljuje Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 12. stavka 3.

2. Priznanje se dodjeljuje samo organizacijama koje ispunjavaju zahtjeve iz članka 3.

3. Priznanje se dodjeljuje odgovarajućoj pravnoj osobi koja je matični subjekt svih pravnih osoba koji čine priznatu organizaciju. Priznanje obuhvaća sve pravne osobe koje pridonose kako bi se osiguralo da ta organizacija pruža pokriće za njihove usluge na svjetskoj razini.

4. Komisija, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 12. stavka 3., može ograničiti priznanje u pogledu određenih vrsta brodova, brodova određene veličine, određene vrste prijevoza ili kombinacije navedenog, u skladu s dokazanom sposobnošću i stručnim znanjem dotične organizacije. U tom slučaju, Komisija mora navesti razloge za ograničenje i uvjete pod kojima se ograničenje može ukinuti ili proširiti. Ograničenje se uvijek može preispitati.

5. Komisija sastavlja i redovito ažurira popis organizacija koje su priznate u skladu s ovim člankom. Taj se popis objavljuje u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 5.

Ako Komisija smatra da priznata organizacija ne ispunjava minimalna mjerila utvrđena u Prilogu I. ili svoje obveze na temelju ove Uredbe, ili da se znatno pogoršala učinkovitost

organizacije u pogledu sigurnosti i sprečavanju onečišćenja, iako to pritom ne predstavlja neprihvatljivu opasnost za sigurnost ili okoliš, zahtijeva od dotične priznate organizacije da u određenim rokovima poduzme potrebne preventivne i korektivne mjere kako bi osigurala potpuno ispunjavanje navedenih minimalnih mjerila i obveza, te posebno kako bi uklonila svaku potencijalnu opasnost za sigurnost ili okoliš ili na drugi način riješila uzroke pogoršanja učinkovitosti.

Preventivne i korektivne mjere mogu uključivati privremene zaštitne mjere u slučaju neposredne potencijalne opasnosti za sigurnost ili okoliš.

Ipak, i ne dovodeći u pitanje njihovu hitnu provedbu, Komisija o mjerama koje namjerava poduzeti unaprijed obavješćuje sve države članice koje su dale ovlaštenje dotičnoj priznatoj organizaciji.

Članak 6.

1. Osim mjera koje se poduzimaju na temelju članka 5., Komisija može, u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 12. stavka 2., odrediti globe priznatoj organizaciji:

(a) — čije ozbiljno i ponovljeno neispunjavanje minimalnih mjerila utvrđenih u Prilogu I. ili obveza na temelju članka 8. stavka 4., te članka 9., 10. i 11.,

ili

— čija pogoršana učinkovitost

ukazuje na ozbiljne nedostatke u njejoj organizaciji, sustavima, postupcima ili unutarnjoj kontroli;

ili;

(b) koja je Komisiji tijekom ocjenjivanja u skladu s člankom 8. stavkom 1. namjerno pružila netočne, nepotpune ili obmanjujuće podatke ili je na drugi način spriječila ocjenjivanje.

2. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., ako priznata organizacija ne poduzme preventivne i korektivne mjere koje zahtijeva Komisija, ili prouzroči neopravdana kašnjenja, Komisija može odrediti obročne novčane kazne toj organizaciji dok se zahtijevane mjere potpuno ne izvrše.

3. Globe i obročne novčane kazne iz stavaka 1. i 2. su odvratajuće te proporcionalne težini slučaja i gospodarskoj sposobnosti dotične priznate organizacije, posebno uzimajući u obzir stupanj ugroženosti sigurnosti ili zaštite okoliša.

One se određuju samo nakon što se dotičnim priznatim organizacijama i državama članicama pružila prilika da dostave svoje primjedbe.

Ukupni iznos globa i obročnih novčanih kazni ne prelazi 5 % ukupnog prosječnog prometa priznate organizacije u prethodne tri poslovne godine za djelatnosti koje spadaju u područje primjene ove Uredbe.

4. Sud Europskih zajednica ima punu nadležnost da preispita odluke kojima je Komisija odredila globu ili obročnu novčanu kaznu. On može poništiti, smanjiti ili povećati nametnutu globu ili obročnu novčanu kaznu.

Članak 7.

1. Komisija oduzima priznanje organizaciji:

- (a) čije ozbiljno i ponovljeno neispunjavanje minimalnih mjerila utvrđenih u Prilogu I. ili obveza na temelju ove Uredbe predstavlja neprihvatljivu opasnost za sigurnost ili okoliš;
- (b) čiji ponovljen i ozbiljan propust u provođenju sigurnosti i sprečavanju onečišćenja predstavlja neprihvatljivu opasnost za sigurnost ili okoliš;
- (c) koja sprečava ili višekratno ometa Komisiju pri ocjenjivanju;
- (d) koja ne plaća globe i/ili obročne novčane kazne iz članka 6. stavaka 1. i 2.; ili
- (e) koja nastoji dobiti financijsko pokriće ili povrat sredstava za sve globe koje su joj određene u skladu s člankom 6.

2. Za potrebe stavka 1. točaka (a) i (b), Komisija odlučuje na temelju svih raspoloživih podataka, uključujući:

- (a) rezultate svoje vlastite ocjene dotične priznate organizacije u skladu s člankom 8. stavkom 1.;
- (b) izvještaje koje su dostavile države članice u skladu s člankom 10. Direktive 2009/15/EZ;
- (c) analize nesreća u kojima su sudjelovali brodovi koje su klasificirale priznate organizacije;

(d) svako ponavljanje nedostataka iz članka 6. stavka 1. točke (a);

(e) razmjere u kojima je flota u klasi priznate organizacije ugrožena; i

(f) neučinkovitost mjera navedenih u članku 6. stavku 2.

3. O oduzimanju priznanja Komisija odlučuje na vlastitu inicijativu ili na zahtjev države članice, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 12. stavka 3. i nakon što se dotičnoj priznatoj organizaciji pružila prilika da dostavi svoje primjedbe.

Članak 8.

1. Komisija, zajedno s državom članicom koja je podnijela odgovarajući zahtjev za priznavanje, ocjenjuje sve priznate organizacije redovito, a najmanje svake dvije godine, kako bi provjerila ispunjavaju li obveze iz ove Uredbe i minimalna mjerila utvrđena u Prilogu I. Ocjena je ograničena na one djelatnosti priznatih organizacija koje spadaju u područje primjene ove Uredbe.

2. Pri odabiru priznatih organizacija za ocjenu, Komisija posebno uzima u obzir učinkovitost priznate organizacije u pogledu sigurnosti i sprečavanja onečišćenja, evidencije o nesrećama i izvještaje koje podnose države članice u skladu s člankom 10. Direktive 2009/15/EZ.

3. Ocjena može uključivati posjet regionalnim podružnicama priznate organizacije te nasumičan pregled brodova, i onih u plovidbi i u izgradnji, radi obavljanja revizije priznate organizacije. U tom slučaju, Komisija prema potrebi obavještuje državu članicu u kojoj se nalazi regionalna podružnica. Komisija dostavlja državama članicama izvještaj o rezultatima ocjene.

4. Svaka priznata organizacija dužna je svake godine rezultate svog pregleda upravljanja sustavom kvalitete staviti na raspolaganje Odboru iz članka 12. stavka 1.

Članak 9.

1. Priznate organizacije Komisiji osiguravaju pristup informacijama koje su potrebne za ocjenjivanje iz članka 8. stavka 1. Nije moguće pozivati se na nikakve ugovorne klauzule da bi se ograničio taj pristup.

2. Priznate organizacije, u svojim ugovorima s brodovlasnicima ili brodarima o izdavanju statutarne svjedodžbe ili svjedodžbi klase brodu, osiguravaju da se te svjedodžbe izdaju pod uvjetom da se strane ne protive pristupu inspektora Komisije na brod, u smislu članka 8. stavka 1.

Članak 10.

1. Priznate organizacije međusobno se periodično savjetuju kako bi održale istovjetnost te radi usklađivanja svojih pravila i postupaka i njihove provedbe. One međusobno surađuju kako bi postigle dosljedno tumačenje međunarodnih konvencija ne dovodeći u pitanje ovlasti država zastave. Priznate organizacije se u odgovarajućim slučajevima sporazumijevaju o tehničkim i formalnim uvjetima pod kojima će međusobno priznavati svjedodžbe klase za materijale, opremu i sastavne dijelove na temelju jednakovrijednih normi, uzimajući kao polazište najzastatjevnije i najstrože norme.

Ako ne mogu postići sporazum o međusobnom priznavanju zbog ozbiljnih sigurnosnih razloga, priznate organizacije dužne su jasno navesti razloge za to.

Ako priznata organizacija pregledom ili na drugi način utvrdi da materijal, dio opreme ili sastavni dio nije u skladu sa svjedodžbom, ta organizacija može odbiti izdavanje odobrenja za postavljanje tog materijala, dijela opreme ili sastavnog dijela na brod. Priznata organizacija odmah obavješćuje druge priznate organizacije i navodi razloge odbijanja.

Priznate organizacije priznaju, radi klasifikacije, potvrde za pomorsku opremu s oznakom usklađenosti u skladu s Direktivom Vijeća 96/98/EZ od 20. prosinca 1996. o pomorskoj opremi ⁽¹⁾.

One Komisiji i državama članicama dostavljaju redovite izvještaje o bitnom napretku na području normi i međusobnog priznavanja svjedodžbi za materijale, opremu i sastavne dijelove.

2. Komisija podnosi izvještaj Europskom parlamentu i Vijeću do 17. lipnja 2014. na temelju neovisne studije o postignutoj razini u procesu usklađivanja pravila i postupaka i o međusobnom priznavanju svjedodžbi za materijale, opremu i sastavne dijelove.

3. Priznate organizacije surađuju s inspekcijskim upravama države luke kod pregleda brodova u svojoj klasi, posebno kako bi omogućile ispravljanje prijavljenih nedostataka ili drugih odstupanja.

4. Priznate organizacije dostavljaju upravama svih država članica koje su dodijelile bilo koje od ovlaštenja iz članka 3. Direktive 2009/15/EZ i Komisiji sve bitne podatke o floti u svojoj klasi, prijenosima, promjenama, suspenzijama i povlačenjima klase, bez obzira na zastavu koju brod vije.

Podaci o prijenosima, promjenama, obustavama i povlačenjima klase, uključujući podatke o svim isteklim pregledima, isteklim preporukama, uvjetima klase, operativnim uvjetima ili operativnim ograničenjima izdanim za brodove u njihovoj klasi, bez obzira na zastavu koju brod vije, također se elektronički dostavljaju u zajedničku bazu podataka o inspekcijskim pregledima kojom se koriste države članice za provedbu Direktive 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke ⁽²⁾ istodobno s registriranjem u vlastite sustave priznate organizacije, a u svakom slučaju najkasnije 72 sata nakon događaja na temelju kojega je nastala obveza priopćavanja informacije. Te se informacije, osim preporuka i uvjeta klase koji nisu istekli, objavljuju na mrežnim stranicama tih priznatih organizacija.

5. Brodu, bez obzira na njegovu zastavu, kojemu je povučena ili se mijenja klasa zbog sigurnosnih razloga, priznate organizacije ne izdaju se statutarne svjedodžbe prije nego što se nadležnoj upravi države zastave pruži mogućnost da u razumnom roku da mišljenje o tome je li potreban potpuni inspekcijski pregled.

6. U slučaju prijena klase od jedne priznate organizacije na drugu, prethodna organizacija bez nepotrebnog odlaganja dostavlja organizaciji koja brod prima u svoju klasu, potpunu dokumentaciju o brodu te je posebno obavješćuje:

(a) o svim isteklim pregledima;

(b) o svim isteklim preporukama i uvjetima klase;

(c) o operativnim uvjetima koji su izdani brodu; i

(d) o operativnim ograničenjima koja su izdana brodu.

Organizacija koja preuzima može izdati nove svjedodžbe za brod nakon što se uspješno dovrše svi istekli pregledi i nakon što se ispune sve zakašnjele preporuke ili uvjeti klase koji su prethodno izdani za brod kao što je odredila organizacija čiju klasu brod napušta.

Prije izdavanja svjedodžbi, organizacija koja prima brod obavješćuje organizaciju čiju klasu brod napušta o datumu izdavanja svjedodžbi, te potvrđuje datum, mjesto i mjere poduzete kako bi se ispunio svaki istekli pregled, istekla preporuka i istekli uvjet klase.

⁽¹⁾ SL L 46, 17.2.1997., str. 25.

⁽²⁾ SL L 131, 28.5.2009., str. 57.

Priznate organizacije utvrđuju i provode odgovarajuće zajedničke zahtjeve za slučajeve prijenosa klase ako su potrebne posebne sigurnosne mjere. Ti slučajevi uključuju najmanje prijenos klase za brodove stare petnaest godina ili više, te prijenos od nepriznate organizacije na priznatu organizaciju.

Priznate organizacije međusobno surađuju radi pravilne provedbe odredaba iz ovog stavka.

Članak 11.

1. Priznate organizacije do 17. lipnja 2011., u skladu s važećim međunarodnim normama kvalitete, osnivaju i održavaju neovisnu ustanovu za ocjenu kvalitete i certifikaciju, u kojoj u savjetodavnom svojstvu mogu sudjelovati relevantna strukovna udruženja koja djeluju u području pomorstva.

2. Ustanova za ocjenu kvalitete i certifikaciju obavlja sljedeće zadatke:

(a) često i redovito ocjenjivanje sustava upravljanja kvalitetom priznatih organizacija, u skladu s normom za mjerila kvalitete ISO 9001;

(b) certifikaciju sustava upravljanja kvalitetom priznatih organizacija, uključujući organizacije za koje je priznavanje zatraženo u skladu s člankom 3.;

(c) izdavanje tumačenja međunarodno priznatih normi za upravljanje kvalitetom, posebno kako bi se prilagodile specifičnoj prirodi i obvezama priznatih organizacija; i

(d) donošenje pojedinačnih i zajedničkih preporuka radi poboljšanja postupaka priznatih organizacija i mehanizama unutarnje kontrole.

3. Ustanova za ocjenu kvalitete i certifikaciju ima potrebne nadležnosti da djeluje neovisno o priznatim organizacijama, te ima potrebna sredstva za obavljanje svojih dužnosti učinkovito i po najvišim stručnim standardima, pri čemu se štiti neovisnost osoba koje obavljaju te dužnosti. Ustanova za ocjenu kvalitete i certifikaciju utvrdit će svoje metode rada i poslovnik.

4. Ustanova za ocjenu kvalitete i certifikaciju može zatražiti pomoć od drugih vanjskih tijela za ocjenu kvalitete.

5. Ustanova za ocjenu kvalitete i certifikaciju dostavlja zainteresiranim stranama, uključujući države zastave i Komisiju, sve podatke o svom godišnjem planu rada te o nalazima i preporukama, posebno u vezi sa situacijama u kojima bi mogla biti ugrožena sigurnost.

6. Ustanovu za ocjenu kvalitete i certifikaciju redovito ocjenjuje Komisija.

7. Komisija izvješćuje države članice o rezultatima i daljnjim mjerama na temelju svoje ocjene.

Članak 12.

1. Komisiji pomaže Odbor za sigurnost na moru i sprečavanje onečišćenja s brodova (COSS) osnovan Uredbom (EZ) br. 2099/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾.

2. Kod upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članci 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe članka 8. te Odluke.

3. Kod upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe članka 8. te Odluke.

Rok utvrđen u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ je tri mjeseca.

4. Kod upućivanja na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5.a stavci od 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe članka 8. te Odluke.

Članak 13.

1. Ova se Uredba može izmijeniti, a da se ne proširuje područje njezine primjene, kako bi se ažurirala minimalna mjerila utvrđena u Prilogu I., posebno uzimajući u obzir odgovarajuće odluke IMO-a.

Te mjere, namijenjene izmjeni elemenata ove Uredbe koji nisu ključni, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 12. stavka 4.

2. Izmjene međunarodnih konvencija određenih u članku 2. točki (b) ove Uredbe mogu se izuzeti iz područja primjene ove Uredbe, sukladno članku 5. Uredbe (EZ) br. 2099/2002.

⁽¹⁾ SL L 324, 29.11.2002., str. 1.

Članak 14.**1. Komisija donosi i objavljuje:**

- (a) mjerila za utvrđivanje učinkovitosti pravila i postupaka te učinkovitosti priznatih organizacija u pogledu sigurnosti brodova njihove klase i sprečavanja onečišćenja s tih brodova, uzimajući posebno u obzir podatke nastale iz Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke i/ili iz drugih sličnih sustava; i
- (b) mjerila za određivanje kada će ta učinkovitost predstavljati neprihvatljivu opasnost za sigurnost ili okoliš, pri čemu se mogu uzeti u obzir posebne okolnosti koje utječu na manje ili visokospecijalizirane organizacije.

Te mjere, namijenjene izmjeni elemenata ove Uredbe koji nisu ključni njezinim dopunjavanjem, donose se u skladu s regulatornim postupkom uz nadzor iz članka 12. stavka 4.

2. Mjere, namijenjene izmjeni elemenata ove Uredbe koji nisu ključni njezinim dopunjavanjem, u vezi s provedbom članka 6. i prema potrebi članka 7., donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 12. stavka 4.

3. Ne dovodeći u pitanje neodgodivu primjenu minimalnih mjerila utvrđenih u Prilogu I., Komisija može, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 12. stavka 3., donijeti pravila o njihovom tumačenju i može razmotriti određivanje ciljeva za opća minimalna mjerila iz Priloga I. dijela A točke 3.

Članak 15.

1. Organizacije koje su, u trenutku stupanja na snagu ove Uredbe, već bile priznate u skladu s Direktivom 94/57/EZ zadržavaju svoje priznanje u skladu s odredbama iz stavka 2.

2. Ne dovodeći u pitanje članke 5. i 7., Komisija do 17. lipnja 2010., u svjetlu članka 4. stavka 3. ove Uredbe, preispituje sva ograničena priznanja koja su dodijeljena na temelju Direktive 94/57/EZ kako bi odlučila, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 12. stavka 3., treba li ograničenja zamijeniti drugima ili ukinuti. Ograničenja se i dalje primjenjuju sve dok Komisija ne donese odluku.

Članak 16.

U postupku ocjenjivanja u skladu s člankom 8. stavkom 1., Komisija provjerava je li nositelj priznanja odgovarajuća pravna osoba u organizaciji na koju se odredbe ove Uredbe primjenjuju. Ako to nije tako, Komisija donosi odluku, izmjenjujući to priznanje.

Ako Komisija izmjenjuje priznanje, države članice prilagođavaju svoje sporazume s priznatom organizacijom uzimajući u obzir tu izmjenu.

Članak 17.

Komisija svake dvije godine obavješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Uredbe.

Članak 18.

Upućivanja u pravu Zajednice i nacionalnom pravu na Direktivu 94/57/EZ smatraju se, prema potrebi, upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom u Prilogu II.

Članak 19.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 23. travnja 2009.

Za Europski parlament
Predsjednik
H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće
Predsjednik
P. NEČAS

PRILOG I.

MINIMALNA MJERILA ZA ORGANIZACIJE ZA DOBIVANJE ILI PRODULJENJE PRIZNANJA ZAJEDNICE**(navedena u članku 3.)****A. OPĆA MINIMALNA MJERILA**

1. Priznata organizacija mora imati pravnu osobnost u državi svoje lokacije. Njene poslovne knjige provjeravaju neovisni revizori.
2. Priznata organizacija mora biti sposobna dokumentirati bogato iskustvo u ocjenjivanju projektiranja i konstrukcije trgovačkih brodova.
3. Priznata organizacija mora stalno imati značajno upravljačko, tehničko, pomoćno i istraživačko osoblje razmjerno veličini flote u njenoj klasi, njenom sastavu i uključenosti organizacije u gradnju i preinaku brodova. Priznata organizacija mora biti sposobna dodijeliti za svako radno mjesto, kada je potrebno, sredstva i osoblje razmjerno zadacima koje treba obaviti u skladu s općim minimalnim mjerilima u skladu s točkama 6. i 7. i s posebnim minimalnim mjerilima u skladu s dijelom B.
4. Priznata organizacija mora imati i primjenjivati skup vlastitih sveobuhvatnih pravila i postupaka za projektiranje, konstrukciju i redovite preglede trgovačkih brodova, koji zadovoljavaju međunarodno priznate norme, ili mora dokazati sposobnost za to. Ta pravila i postupci moraju se objavljivati i stalno unapređivati i poboljšavati istraživačkim i razvojnim programima.
5. Priznata organizacija mora svake godine objaviti svoj registar brodova ili ga mora voditi u elektroničkoj bazi podataka koja je dostupna javnosti.
6. Kontrolu nad priznatom organizacijom ne smiju imati brodovlasnici ili brodograditelji ili drugi koji su poslovno uključeni u proizvodnju, opremanje, popravak ili korištenje broda. Prihodi priznate organizacije ne smiju biti u značajnoj mjeri ovisni o samo jednom poduzeću. Priznata organizacija ne obavlja klasifikacijske ili statutarne djelatnosti ako je sama vlasnik broda ili brodar ili ima poslovne, osobne ili obiteljske veze s vlasnikom broda ili brodarom. Ta nespojivost primjenjuje se i na inspektore koje zapošljava priznata organizacija.
7. Priznata organizacija mora poslovati u skladu s odredbama utvrđenima u Prilogu Rezolucije IMO-a A.789(19) o specifikacijama za obavljanje poslova pregleda i certifikacije za priznate organizacije koje djeluju u ime uprave, u mjeri u kojoj obuhvaćaju pitanja koja spadaju u područje primjene ove Uredbe.

B. POSEBNA MINIMALNA MJERILA

1. Priznata organizacija mora osigurati svjetsku pokrivenost svojim ekskluzivnim inspektorima ili, u iznimnim i propisno opravdanim slučajevima, ekskluzivnim inspektorima drugih priznatih organizacija.
2. Priznata organizacija mora poštovati etički kodeks.
3. Priznatom organizacijom mora se rukovoditi i upravljati tako da se osigura povjerljivost podataka koju zahtijeva uprava.
4. Priznata organizacija mora dostavljati odgovarajuće podatke upravi, Komisiji i zainteresiranim stranama.

5. Priznata organizacija, njeni inspektori i tehničko osoblje dužni su obavljati svoj posao, a da pri tome ni na koji način ne štete pravima intelektualnog vlasništva brodogradilišta, dobavljača opreme i vlasnika brodova, uključujući patente, licence, znanje i iskustvo, ili bilo kakvo drugo znanje čije je korištenje pravno zaštićeno na međunarodnoj razini, razini Zajednice ili na nacionalnoj razini; ni u kom slučaju i ne dovodeći u pitanje ovlasti država članica i Komisije za ocjenjivanje te posebno u skladu s člankom 9., ni priznata organizacija ni inspektori i tehničko osoblje koje zapošljava ne smiju davati ili otkrivati poslovne podatke dobivene tijekom obavljanja inspekcijskog pregleda, provjere i nadzora brodova u gradnji ili na popravku.
6. Uprava priznate organizacije mora odrediti i dokumentirati svoju politiku, te ciljeve i obveze u pogledu kvalitete i mora osigurati da se ta politika razumije, provodi i održava na svim razinama u priznatoj organizaciji. Ta politika priznate organizacije mora se oslanjati na ciljeve i pokazatelje u pogledu provođenja sigurnosti i sprečavanja onečišćenja.
7. Priznata organizacija mora osigurati:
 - (a) da se njena pravila i postupci određuju i održavaju sustavno;
 - (b) da se njena pravila i postupci poštuju te da se uspostavi unutarnji sustav za mjerenje kvalitete usluge u vezi s tim pravilima i postupcima;
 - (c) da su ispunjeni zahtjevi za statutarnu djelatnost za koju su priznate organizacije ovlaštene, te da se uspostavi unutarnji sustav za mjerenje kvalitete usluge u pogledu usklađenosti s međunarodnim konvencijama;
 - (d) da su određene i dokumentirane odgovornosti, ovlasti i međusobni odnosi osoblja čiji rad utječe na kvalitetu usluga priznate organizacije;
 - (e) da se sav rad obavlja u kontroliranim uvjetima;
 - (f) da je uspostavljen nadzorni sustav koji prati aktivnosti i rad inspektora te tehničkog i administrativnog osoblja koje zapošljava priznata organizacija;
 - (g) da inspektori imaju opširno znanje o određenoj vrsti broda na kojemu obavljaju svoj posao, koliko je to bitno za određeni nadzor koji moraju obaviti, i o odgovarajućim primjenjivim zahtjevima;
 - (h) da se provodi sustav osposobljavanja inspektora i stalno dopunjavanje njihovog znanja;
 - (i) da se vodi evidencija, kojom se dokazuje postizanje zahtijevanih standarda u području obavljenih usluga, te učinkovito djelovanje sustava kvalitete;
 - (j) da se na svim lokacijama održava sveobuhvatni sustav planiranih i dokumentiranih unutarnjih revizora za djelatnosti povezane s kvalitetom;
 - (k) da se statutarne nadzor i inspekcijski pregledi, koje zahtijeva usklađeni sustav nadzora i certifikacije za koji je priznata organizacija ovlaštena, obavljaju u skladu s odredbom utvrđenom u Prilogu i Dodatku Rezolucije IMO-a A.948(23) o smjernicama za nadzor na temelju usklađenog sustava nadzora i certifikacije;
 - (l) da se uspostave jasne i izravne linije odgovornosti i nadzora između središnjih i regionalnih ureda priznate organizacije te između priznatih organizacija i njihovih inspektora.

8. Priznata organizacija mora razviti, provesti i održavati učinkoviti unutarnji sustav kvalitete koji se temelji na odgovarajućim dijelovima međunarodno priznatih normi kvalitete i u skladu s EN ISO/IEC 17020:2004 (inspekcijska tijela) i EN ISO 9001:2000 (sustavi upravljanja kvalitetom, zahtjevi), kako ih tumači i potvrđuje ustanova za ocjenu kvalitete i certifikaciju iz članka 11. stavka 1.
 9. Pravila i postupci priznate organizacije moraju se provoditi tako da organizacija ostane sposobna svojim neposrednim znanjem i prosudbom sastaviti pouzdanu i objektivnu izjavu o sigurnosti dotičnih brodova, pomoću svjedodžbi klase na temelju kojih se mogu izdati statutarne svjedodžbe.
 10. Priznata organizacija mora imati potrebna sredstva da, pomoću kvalificiranog stručnog osoblja i u skladu s odredbama utvrđenima u Prilogu Rezoluciji IMO-a A.913(22) o smjernicama za provedbu Međunarodnog kodeksa upravljanja sigurnošću (ISM) od strane uprava, obavi ocjenjivanje primjene i održavanja sustava upravljanja sigurnošću i na kopnu i na brodu, što će biti potvrđeno svjedodžbom.
 11. Priznata organizacija mora omogućiti predstavnicima uprave i drugim zainteresiranim stranama da sudjeluju u razvijanju njezinih pravila i postupaka.
-

PRILOG II.

Korelacijska tablica

Direktiva 94/57/EZ	Direktiva 2009/15/EZ	Ova Uredba
Članak 1.	Članak 1.	Članak 1.
Članak 2. točka (a)	Članak 2. točka (a)	Članak 2. točka (a)
Članak 2. točka (b)	Članak 2. točka (b)	—
Članak 2. točka (c)	Članak 2. točka (c)	—
Članak 2. točka (d)	Članak 2. točka (d)	Članak 2. točka (b)
Članak 2. točka (e)	Članak 2. točka (e)	Članak 2. točka (c)
—	Članak 2. točka (f)	Članak 2. točka (d)
Članak 2. točka (f)	Članak 2. točka (g)	Članak 2. točka (e)
Članak 2. točka (g)	Članak 2. točka (h)	Članak 2. točka (f)
Članak 2. točka (h)	Članak 2. točka (i)	Članak 2. točka (g)
Članak 2. točka (i)	Članak 2. točka (k)	Članak 2. točka (i)
—	Članak 2. točka (j)	Članak 2. točka (h)
Članak 2. točka (j)	Članak 2. točka (l)	—
Članak 2. točka (k)	—	Članak 2. točka (j)
Članak 3.	Članak 3.	—
Članak 4. stavak 1. prva rečenica	—	Članak 3. stavak 1.
Članak 4. stavak 1. druga rečenica	—	Članak 3. stavak 2.
Članak 4. stavak 1. treća rečenica	—	—
Članak 4. stavak 1. četvrta rečenica	—	Članak 4. stavak 1.
—	—	Članak 3. stavak 3.
—	—	Članak 4. stavci 2., 3., 4.
—	—	Članak 5.
—	—	Članak 6.
—	—	Članak 7.
Članak 5. stavak 1	Članak 4. stavak 1.	—
Članak 5. stavak 3.	Članak 4. stavak 2.	—
Članak 6. stavci 1., 2., 3., 4.	Članak 5. stavci 1., 2., 3., 4.	—
Članak 6. stavak 5.	—	—
Članak 7.	Članak 6.	Članak 12.
Članak 8. stavak 1. prva alineja	Članak 7. stavak 1., točka (a) prvog podstavka	—
Članak 8. stavak 1. druga alineja	—	Članak 13. stavak 1.
Članak 8. stavak 1. treća alineja	Članak 7. stavak 1., točka (b) prvog podstavka	—
—	Članak 7. stavak 1. drugi podstavak	Članak 13. stavak 1. drugi podstavak
Članak 8. stavak 2.	Članak 7. stavak 2.	—
Članak 8. stavak 2. drugi podstavak	—	Članak 13. stavak 2.

Direktiva 94/57/EZ	Direktiva 2009/15/EZ	Ova Uredba
Članak 9. stavak 1.	—	—
Članak 9. stavak 2.	—	—
Članak 10. stavak 1. uvodni tekst	Članak 8.	—
Članak 10. stavak 1. točke (a), (b), (c), stavci 2., 3., 4.	—	—
Članak 11. stavci 1., 2.	Članak 9. stavci 1., 2.	—
Članak 11. stavci 3., 4.	—	Članak 8. stavci 1., 2.
Članak 12.	Članak 10.	—
Članak 13.	—	—
Članak 14.	Članak 11. stavci 1., 2.	—
—	Članak 11. stavak 3.	—
—	Članak 12.	—
—		Članak 9.
Članak 15. stavak 1.		Članak 10. stavci 1., 2.
Članak 15. stavak 2.		Članak 10. stavak 3.
Članak 15. stavak 3.	—	Članak 10. stavak 4.
Članak 15. stavak 4.		Članak 10. stavak 5.
Članak 15. stavak 5.		Članak 10. stavak 6. prvi, drugi, treći, peti podstavak
—		Članak 10. stavak 6. četvrti podstavak
Članak 16.	Članak 13.	—
Članak 17.	Članak 16.	—
—	Članak 14.	—
—	Članak 15.	—
		Članak 11.
		Članak 14.
		Članak 15.
		Članak 16.
		Članak 17.
		Članak 18.
		Članak 19.
Prilog		Prilog I.
	Prilog I.	
	Prilog II.	Prilog II.

32009L0018

L 131/114

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

28.5.2009.

DIREKTIVA 2009/18/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 23. travnja 2009.****o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa i o izmjeni
Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

sprečavanju ponavljanja tih nesreća, čije su posljedice gubitak ljudskih života, gubitak brodova i onečišćenje morskog okoliša.

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 80. stavak 2.,

- (3) Europski parlament, u svojoj rezoluciji od 21. travnja 2004. o poboljšanju sigurnosti plovidbe ⁽⁴⁾, zahtijeva od Komisije da predloži direktivu o istraživanju pomorskih nesreća.

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

- (4) Člankom 2. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora od 10. prosinca 1982. (dalje u tekstu: UNCLOS) utvrđuje se pravo obalnih država da istraže uzrok svake pomorske nesreće koja se dogodi unutar njihovog teritorijalnog mora, a može predstavljati opasnost za ljudske živote ili okoliš, uključivati tijela obalne države nadležna za traganje i spašavanje, ili na neki drugi način utjecati na obalnu državu.

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,

- (5) Članak 94. UNCLOS-a određuje da država zastave mora pokrenuti istragu o određenim pomorskim nesrećama ili nezgodama na otvorenom moru, koju provodi odgovarajuće osposobljena osoba ili osobe ili se ta istraga provodi pred takvom osobom.

u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora, s obzirom na zajednički tekst koji je odobrio Odbor za mirenje 3. veljače 2009. ⁽³⁾,

budući da:

- (6) Pravilo 1/21 Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru od 1. studenoga 1974. (dalje u tekstu: SOLAS 74), Međunarodna konvencija o teretnim linijama od 5. travnja 1966. i Međunarodna konvencija za sprečavanje onečišćenja s brodova od 2. studenoga 1973. propisuju obveze država zastave da provode istraživanja o nesrećama i da rezultate tih istraživanja dostavljaju Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO).

- (1) Trebalo bi održavati visoku opću razinu sigurnosti pomorskog prometa u Europi te poduzimati sve napore kako bi se smanjio broj pomorskih nesreća i nezgoda.

- (2) Brzom provedbom tehničkih istraga pomorskih nesreća poboljšava se sigurnost plovidbe jer se time pridonosi

- (7) Kodeks za provedbu obveznih dokumenata IMO-a, koji je priložen rezoluciji A.996(25) Skupštine IMO-a od 29. studenoga 2007. podsjeća da je obveza država zastave osigurati da pomorske sigurnosne istrage provode odgovarajuće osposobljeni istražitelji, mjero-davni za pitanja u vezi s pomorskim nesrećama i nezgodama. Navedeni kodeks nadalje zahtijeva da države zastave budu spremne osigurati osposobljene istražitelje za tu svrhu, bez obzira na mjesto nesreće ili nezgode.

⁽¹⁾ SL C 318, 23.12.2006., str. 195.

⁽²⁾ SL C 229, 22.9.2006., str. 38.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 25. travnja 2007. (SL C 74 E, 30.3.2008., str. 546.), Zajedničko stajalište Vijeća od 6. lipnja 2008. (SL C 184 E, 22.7.2008., str. 23.), Stajalište Europskog parlamenta od 24. rujna 2008. (još nije objavljeno u Službenom listu), Odluka Vijeća od 26. veljače 2009. i Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 11. ožujka 2009. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽⁴⁾ SL C 104 E, 30.4.2004., str. 730.

- (8) Treba uzeti u obzir Kodeks o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda, priložen rezoluciji A.849(20) Skupštine IMO-a od 27. studenoga 1997. (dalje u tekstu Kodeks IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda), kojim se osigurava provedba zajedničkog pristupa sigurnosnim istragama pomorskih nesreća i nezgoda, te suradnja među državama u utvrđivanju odlučujućih faktora koji su prouzrokovali pomorske nesreće i nezgode. Isto tako, treba uzeti u obzir rezoluciju A.861(20) Skupštine IMO-a od 27. studenoga 1997. i rezoluciju MSC.163(78) Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a od 17. svibnja 2004., u kojima se navodi definicija zapisivača podataka o putovanju.
- (9) Pomorci su priznati kao posebna kategorija radnika te, s obzirom na globalni značaj brodarskoga gospodarstva i različitih područja nadležnosti s kojima mogu biti povezani, trebaju posebnu zaštitu, posebno u kontaktima s javnim tijelima. U interesu povećane pomorske sigurnosti, pomorcima bi trebalo omogućiti da se pouzdaju u pravedno postupanje kod pomorske nesreće. U svakom trenutku treba štititi njihova ljudska prava i dostojanstvo, a sve sigurnosne istrage treba provoditi pravedno i brzo. Radi toga države članice trebaju, u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom, uzeti u obzir i odgovarajuće odredbe smjernica IMO-a o pravednom postupanju prema pomorcima kod pomorske nesreće.
- (10) Države članice trebaju, u okviru svog pravnog sustava, zaštititi izjave svjedoka nakon nesreće te spriječiti njihovo korištenje u neke druge svrhe osim sigurnosne istrage, kako bi se izbjegle sve diskriminirajuće ili protupravne mjere protiv svjedoka zbog njihovog sudjelovanja u istragama.
- (11) Direktiva Vijeća 1999/35/EZ od 29. travnja 1999. o sustavu obveznih pregleda radi sigurnog obavljanja linijske plovidbe ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila⁽¹⁾, od država članica zahtijeva da u okviru svog pravnog sustava odrede pravni status koji će njima i svim drugim bitno zainteresiranim državama članicama omogućiti sudjelovanje, suradnju ili, ako je to predviđeno Kodeksom IMO-a, o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda, provođenje istraga o svim pomorskim nesrećama ili nezgodama koje uključuju ro-ro putničke brodove ili brza putnička plovila.
- (12) Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice⁽²⁾, zahtijeva da države članice postupaju u skladu s Kodeksom IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda, te da osiguraju objavljivanje rezultata istraživanja o nesreći što je prije moguće nakon završetka istrage.
- (13) Nepristrano provođenje sigurnosnih istraga o nesrećama i nezgodama, koje uključuju morska plovila ili druga plovila u lukama ili drugim ograničenim morskim područjima, od temeljne je važnosti za učinkovito utvrđivanje okolnosti i uzroka takvih nesreća i nezgoda. Zato te istrage trebaju obavljati osposobljeni istražitelji pod nadzorom neovisnog tijela ili subjekta s potrebnim ovlastima, da bi se spriječio svaki sukob interesa.
- (14) Države članice trebaju osigurati, u skladu sa svojim zakonodavstvom u pogledu ovlasti tijela nadležnih za sudsku istragu i u suradnji s tim tijelima, ako je potrebno, da se osobama odgovornima za tehničku istragu omogućí obavljanje njihovih zadataka pod najboljim mogućim uvjetima.
- (15) Ova Direktiva ne bi smjela dovesti u pitanje Direktivu 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom prijenosu takvih podataka⁽³⁾.
- (16) Države članice trebaju osigurati da njihovi pravni sustavi omogućé njima i svim drugim bitno zainteresiranim državama članicama sudjelovanje i suradnju ili provođenje istraživanja o nesrećama na temelju odredaba Kodeksa IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda.
- (17) U načelu, svaka pomorska nesreća ili nezgoda trebala bi biti podvrgnuta samo jednoj istrazi koju provodi država članica ili država članica koja vodi istragu uz sudjelovanje svih drugih bitno zainteresiranih država. U iznimnim propisno utemeljenim slučajevima koji uključuju dvije ili više država članica u vezi sa zastavom dotičnog broda, mjestom nesreće ili državljanstvom žrtava, mogu se provoditi paralelne istrage.
- (18) Država članica može povjeriti drugoj državi članici dužnost vođenja sigurnosne istrage o pomorskoj nesreći ili nezgodi (dalje u tekstu: sigurnosna istraga) ili posebne zadatke te istrage, ako se o tome međusobno dogovore.

⁽¹⁾ SL L 138, 1.6.1999., str. 1.

⁽²⁾ SL L 208, 5.8.2002., str. 10.

⁽³⁾ SL L 281, 23.11.1995., str. 31.

- (19) Države članice trebaju poduzeti sve napore da ne naplaćuju troškove za pomoć koja se zahtijeva u okviru sigurnosnih istraga, u kojima su uključene dvije ili više država članica. Ako se pomoć traži od države članice koja nije uključena u sigurnosnu istragu, države članice bi se trebale sporazumjeti o naknadi nastalih troškova.
- (20) U skladu s pravilom V/20 SOLAS 74, putnički brodovi i drugi brodovi čija je bruto tonaža 3 000 i više, izgrađeni 1. srpnja 2002. ili nakon tog datuma, moraju imati zapisivače podataka o putovanju koji će pomoći u istraživanju nesreće. Zbog njene važnosti u pripremi mjera za sprečavanje pomorskih nesreća, takva bi se oprema trebala sustavno zahtijevati na brodovima koji obavljaju nacionalna ili međunarodna putovanja te pristaju u lukama Zajednice.
- (21) Podaci koje osigurava sustav za zapisivanje podataka o putovanju, te drugi elektronički uređaji, mogu se koristiti i retroaktivno nakon pomorske nesreće ili nezgode da bi se istražili njeni uzroci te preventivno da bi se steklo iskustvo o okolnostima koje mogu uzrokovati takve događaje. Države članice trebaju osigurati da se takvi podaci, ako su dostupni, pravilno upotrebljavaju u obje svrhe.
- (22) Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ zahtijeva da Europska agencija za sigurnost pomorskog prometa (dalje u tekstu Agencija) surađuje s državama članicama na razvoju tehničkih rješenja i pružanju tehničke pomoći u vezi s provedbom zakonodavstva Zajednice. U području istraživanja nesreća, Agencija ima poseban zadatak da potakne suradnju između država članica i Komisije u razvoju zajedničke metodologije za istraživanje pomorskih nesreća prema dogovorenim međunarodnim načelima, vodeći računa o različitim pravnim sustavima država članica.
- (23) U skladu s Uredbom (EZ) br. 1406/2002, Agencija potiče suradnju u pružanju podrške država članica u djelatnostima vezanima za istraživanja te u analiziranju postojećih izvješća o istrazi nesreće.
- (24) Prilikom razvoja ili izmjena zajedničke metodologije za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda, treba uzeti u obzir sve korisne primjere iz istraživanja nesreća.
- (25) Države članice i Zajednica trebaju uredno voditi računa o sigurnosnim preporukama koje proizlaze iz sigurnosne istrage.
- (26) Budući da je svrha tehničke sigurnosne istrage sprečavanje pomorskih nesreća i nezgoda, zaključci i sigurnosne preporuke ni u kom slučaju ne bi smjeli određivati odgovornost ili pripisivati krivnju.
- (27) Budući da države članice ne mogu dostatno ostvariti cilj ove Direktive, to jest poboljšati pomorsku sigurnost u Zajednici i time smanjiti opasnost od pomorskih nesreća u budućnosti, a taj se cilj zbog opsega ili učinaka mjera može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti iz navedenog članka, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (28) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive moraju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽²⁾.
- (29) Komisija bi posebno trebala biti ovlaštena za izmjene ove Direktive radi primjene daljnjih izmjena na međunarodne konvencije, protokole, pravilnike i rezolucije povezane s ovom Direktivom, te za donošenje ili izmjene zajedničke metodologije za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda. Kako su te mjere općeg opsega, a namijenjene su za izmjene elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim i njenim dopunjavanjem novim elementima koji nisu ključni, moraju se donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (30) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva ⁽³⁾, države članice se potiču da, za svoje potrebe i u interesu Zajednice, sastave i objave vlastite tablice u kojima će što bolje prikazati korelaciju između ove Direktive i mjera prenošenja,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Predmet

1. Svrha je ove Direktive poboljšati pomorsku sigurnost i spriječiti onečišćenje s brodova te na taj način smanjiti opasnost od pomorskih nesreća u budućnosti:

⁽²⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

⁽³⁾ SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

⁽¹⁾ SL L 208, 5.8.2002., str. 1.

- (a) poticanjem brze provedbe sigurnosnih istraga i pravilne analize pomorskih nesreća i nezgoda radi utvrđivanja njihovih uzroka; i
- (b) osiguravanjem pravovremenog i točnog izvješćivanja o sigurnosnim istragama te predlaganjem korektivnih mjera.

2. Istraživanja u skladu s ovom Direktivom nisu namijenjena za utvrđivanje odgovornosti ili pripisivanje krivnje. Međutim, države članice osiguravaju da se istražno tijelo ili subjekt (dalje u tekstu: istražno tijelo) ne uzdrži od potpunog izvješćivanja o uzrocima pomorske nesreće ili nezgode jer se iz rezultata može zaključiti o krivnji ili odgovornosti.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na pomorske nesreće i nezgode:

- (a) u kojima sudjeluju brodovi koji plove pod zastavom jedne od država članica;
- (b) koje se dogode unutar teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda država članica, kao što je određeno u UNCLOS-u; ili
- (c) koje uključuju druge bitne interese država članica.

2. Ova se Direktiva ne primjenjuje na pomorske nesreće i nezgode u kojima sudjeluju isključivo:

- (a) ratni brodovi i brodovi za prijevoz trupa te drugi brodovi koji su u vlasništvu ili pod upravljanjem države članice, a upotrebljavaju se isključivo za državne gospodarske svrhe;
- (b) brodovi bez mehaničkog poriva, drveni brodovi jednostavne gradnje, jahte za razonodu i plovila za razonodu koja nisu uključena u gospodarsku djelatnost, osim ako imaju ili će imati posadu i prevoze više od 12 putnika za gospodarske svrhe;
- (c) plovila unutarnje plovidbe koja plove na plovnim putovima unutarnje plovidbe;
- (d) ribarska plovila duljine manje od 15 metara;
- (e) nepomični odobalni objekti za eksploataciju podmorja.

Članak 3.

Definicije

U smislu ove Direktive:

- 1. „Kodeks IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda” je Kodeks o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda

priložen rezoluciji A.849(20) Skupštine IMO-a od 27. studenoga 1997. sa svim izmjenama;

- 2. sljedeći izrazi se podrazumijevaju u skladu s definicijama iz Kodeksa IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda:

- (a) „pomorska nesreća”;
- (b) „vrlo ozbiljna nesreća”;
- (c) „pomorska nezgoda”;
- (d) „sigurnosna istraga pomorske nesreće ili nezgode”;
- (e) „država koja vodi istragu”;
- (f) „bitno zainteresirana država”;

- 3. izraz „ozbiljna nesreća” podrazumijeva se u skladu s ažuriranom definicijom iz okružnice MSC-MEPC.3/Circ.3 Odbora IMO-a za pomorsku sigurnost i zaštitu morskog okoliša od 18. prosinca 2008.;

- 4. „smjernice IMO-a o pravednom postupanju prema pomorcima u slučaju pomorske nesreće” su smjernice priložene rezoluciji LEG.3(91) Pravnog odbora IMO-a od 27. travnja 2006., koje je odobrilo upravno tijelo Međunarodne organizacije rada na svojoj 296. sjednici od 12. do 16. lipnja 2006.;

- 5. izrazi „ro-ro putnički brod” i „brzo putničko plovilo” podrazumijevaju se u skladu s definicijama iz članka 2. Direktive 1999/35/EZ;

- 6. „zapisivač podataka o putovanju” (dalje u tekstu VDR) podrazumijeva se u skladu s definicijom iz rezolucije A.861(20) Skupštine IMO-a i rezolucije MSC.163(78) Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a;

- 7. „sigurnosna preporuka” je svaki prijedlog, pa i onaj radi registracije i nadzora, koji daje:

- (a) istražno tijelo države koja provodi ili vodi sigurnosnu istragu, na temelju podataka dobivenih iz te istrage; ili ako je potrebno,
- (b) Komisija, na temelju dokumentirane analize podataka i rezultata obavljenih sigurnosnih istraživanja.

Članak 4.**Status sigurnosnih istraga**

1. Države članice, u skladu sa svojim pravnim sustavima, određuju pravni status sigurnosne istrage tako da se omogući što učinkovitije i što brže obavljanje tih istraga.

Države članice, u skladu sa svojim zakonodavstvom, te prema potrebi suradnjom s tijelima nadležnima za sudsku istragu, osiguravaju da sigurnosne istrage:

- (a) budu neovisne o kaznenim ili drugim paralelnim istragama kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stupanj krivnje; i
 - (b) ne budu nepropisno zabranjene, obustavljene ili odgođene zbog navedenih istraga.
2. Pravila koja moraju uspostaviti države članice, u skladu sa stalnim okvirom suradnje iz članka 10., uključuju odredbe koje omogućuju:
- (a) suradnju i uzajamnu pomoć u sigurnosnim istragama koje vode druge države članice, ili povjeravanje dužnosti vođenja takve istrage drugoj državi članici u skladu s člankom 7.; i
 - (b) usklađivanje djelatnosti njihovih istražnih tijela u mjeri potrebnj za postizanje cilja ove Direktive.

Članak 5.**Obveza istraživanja**

1. Svaka država članica osigurava da istražno tijelo iz članka 8. obavi sigurnosnu istragu nakon vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća:

- (a) u kojima sudjeluje brod koji plovi pod njenom zastavom, bez obzira na mjesto nesreće;
- (b) koje su se dogodile unutar njezinog teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda, kao što je određeno u UNCLOS-u, bez obzira na zastavu broda ili brodova uključenih u nesreću; ili
- (c) koje uključuju bitan interes države članice, bez obzira na mjesto nesreće i zastavu broda ili brodova uključenih u nesreću.

2. Nadalje, kod ozbiljnih nesreća, istražno tijelo obavlja prethodnu procjenu da bi odlučilo o tome hoće li poduzeti

sigurnosnu istragu. Ako istražno tijelo odluči da neće poduzeti sigurnosnu istragu, razlozi za takvu odluku moraju se zabilježiti i izvijestiti u skladu s člankom 17. stavkom 3.

Kod svih drugih pomorskih nesreća ili nezgoda, istražno tijelo odlučuje o tome hoće li se poduzeti sigurnosna istraga.

Prilikom odlučivanja iz prvog i drugog podstavka, istražno tijelo uzima u obzir težinu pomorske nesreće ili nezgode, vrstu dotičnog broda i/ili tereta, te mogućnosti da će rezultati sigurnosne istrage utjecati na sprečavanje budućih pomorskih nesreća i nezgoda.

3. Područje primjene i praktične upute za obavljanje sigurnosnih istraga određuje istražno tijelo države članice koja vodi istragu u suradnji s odgovarajućim tijelima drugih bitno zainteresiranih država, na način koji smatra najpogodnijim za postizanje cilja ove Direktive, te radi sprečavanja budućih nesreća i nezgoda.

4. Prilikom obavljanja sigurnosnih istraga, istražno tijelo postupa po zajedničkoj metodologiji za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda, razvijenoj u skladu s člankom 2. točkom (e) Uredbe (EZ) br. 1406/2002. Istražitelji mogu odstupiti od te metodologije u određenom slučaju ako je to prema njihovom stručnom mišljenju opravdano, te ako je potrebno za postizanje ciljeva istrage. Komisija prihvaća ili mijenja tu metodologiju u smislu ove Direktive uzimajući u obzir sve korisne primjere iz sigurnosnih istraga.

Ta mjera, namijenjena za izmjene elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njenim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 19. stavka 3.

5. Sigurnosna istraga započinje u najkraćem mogućem roku nakon pomorske nesreće ili nezgode, a u svakom slučaju najkasnije dva mjeseca nakon tog događaja.

Članak 6.**Obveza obavješćivanja**

Država članica, u okviru svog pravnog sustava, zahtijeva da nadležna tijela i/ili uključene strane bez odlaganja obavijeste njezino istražno tijelo o svim nesrećama i nezgodama koje spadaju u područje primjene ove Direktive.

Članak 7.

Vođenje i sudjelovanje u sigurnosnim istragama

1. U načelu, svaka pomorska nesreća ili nezgoda predmet je samo jedne istrage koju obavlja država članica ili država članica koja vodi istragu uz sudjelovanje svih drugih bitno zainteresiranih država članica.

U slučaju sigurnosnih istraga koje uključuju dvije ili više država članica, dotične države članice surađuju kako bi se što prije sporazumjele o tome koja će od njih biti država članica koja vodi istragu. One ulažu sve napore da bi se dogovorile o postupcima istrage. U okviru tog dogovora, druge bitno zainteresirane države imaju jednaka prava i pristup svjedocima i dokazima kao država članica koja provodi sigurnosnu istragu. One isto tako imaju pravo da država članica koja vodi istragu uzme u obzir njihovo mišljenje.

Provođenje paralelnih sigurnosnih istraga o istoj pomorskoj nesreći ili nezgodi strogo je ograničeno na iznimne slučajeve. U takvim slučajevima, države članice obavješćuju Komisiju o razlozima provođenja tih paralelnih istraga. Države članice koje provode paralelne sigurnosne istrage međusobno surađuju. Osobito, zainteresirana istražna tijela razmjenjuju sve korisne podatke koje su prikupili tijekom istraga, posebno da bi postigli što je više moguće zajedničke zaključke.

Države članice dužne su uzdržati se od svih mjera kojima bi se moglo nepropisno zabraniti, obustaviti ili odgoditi provođenje sigurnosne istrage koja spada u područje primjene ove Direktive.

2. Neovisno o stavku 1., svaka država članica ostaje odgovorna za sigurnosnu istragu i koordinaciju s drugim bitno zainteresiranim državama članicama sve dok se međusobno ne dogovore koja od njih će voditi istragu.

3. Ne dovodeći u pitanje svoje obveze u skladu s ovom Direktivom i međunarodnim pravom, država članica može, za svaki pojedini slučaj, međusobnim dogovorom povjeriti drugoj državi članici dužnost vođenja sigurnosne istrage ili posebne zadatke povezane s provođenjem takve istrage.

4. Ako je u pomorsku nesreću ili nezgodu uključen ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo, postupak sigurnosne istrage pokreće država članica u čijem se teritorijalnom moru ili unutarnjim morskim vodama, kao što je određeno u UNCLOS-u, nesreća ili nezgoda dogodila ili, ako se nesreća ili nezgoda dogodila u drugim vodama, posljednja država članica u koju je uplovio taj putnički brod ili plovilo. Ta država ostaje

odgovorna za sigurnosnu istragu i koordinaciju s drugim bitno zainteresiranim državama članicama dok se međusobno ne dogovore koja od njih će voditi istragu.

Članak 8.

Istražna tijela

1. Države članice osiguravaju da se sigurnosne istrage provode u nadležnosti stalnog i nepristranog istražnog tijela koje će dobiti potrebne ovlasti i odgovarajuće osposobljene istražitelje, mjerodavne za pitanja u vezi s pomorskim nesrećama i nezgodama.

Za nepristrano obavljanje sigurnosne istrage, istražno tijelo mora biti nezavisno organizacijski, pravno i u donošenju odluka od svih strana čiji bi interesi mogli biti u sukobu s dužnosti koja mu je povjerena.

Neobalne države članice koje nemaju brodova ni plovila pod svojom zastavom, odredit će neovisnu kontaktnu točku za suradnju u istrazi u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c).

2. Istražno tijelo osigurava da svaki istražitelj ima stručno znanje i praktično iskustvo u područjima koja se odnose na njihove uobičajene istražne poslove. Osim toga, istražno tijelo dužno je osigurati brzu dostupnost odgovarajućeg stručnog mišljenja ako je to potrebno.

3. Poslovi povjereni istražnom tijelu mogu se proširiti na prikupljanje i analizu podataka u vezi s pomorskom sigurnosti, posebno u preventivne svrhe, u mjeri u kojoj ti poslovi ne utječu na njegovu neovisnost i ne povlače odgovornost za regulatorna, administrativna ili normizacijska pitanja.

4. Države članice, u okviru svojih pravnih sustava, osiguravaju da istražitelji njihovih istražnih tijela ili bilo kojeg drugog istražnog tijela ovlaštenog za sigurnosnu istragu, prema potrebi u suradnji s tijelima nadležnima za sudsku istragu, dobiju sve podatke korisne za provođenje sigurnosne istrage te da mogu:

- (a) imati slobodan pristup svim relevantnim područjima i mjestu nesreće te svim brodovima, podrtinama ili objektima, uključujući teret, opremu ili ostatke;
- (b) odmah osigurati popis dokaza te kontrolirano traganje i uklanjanje podrtine, ostataka i drugih dijelova ili tvari radi ispitivanja ili analize;
- (c) zahtijevati ispitivanje ili analizu predmeta iz točke (b) te imati slobodan pristup rezultatima tih ispitivanja ili analize;

- (d) imati slobodan pristup svim bitnim informacijama i zabilježenim podacima, uključujući i podatke VDR-a, koji se odnose na brod, putovanje, teret, posadu ili druge osobe, predmete, uvjete ili okolnosti, kopirati ih i koristiti;
- (e) imati slobodan pristup rezultatima pregleda tijela žrtava ili ispitivanja obavljenih na uzorcima s tijela žrtava;
- (f) zahtijevati i imati slobodan pristup rezultatima pregleda ili ispitivanja obavljenih na uzorcima uzetima od ljudi koji su uključeni u radni proces na brodu i svih drugih bitnih osoba;
- (g) razgovarati sa svjedocima u odsutnosti svih osoba za čije bi se interese moglo smatrati da ometaju sigurnosnu istragu;
- (h) dobiti dokumentaciju o pregledu i odgovarajuće podatke koje imaju država zastave, vlasnici, klasifikacijska društva ili druge mjerodavne strane, uvijek kada te strane ili njihovi predstavnici imaju sjedište u državi članici;
- (i) tražiti pomoć mjerodavnih vlasti u dotičnim državama, uključujući inspektore države zastave i države luke, službenike obalne straže, operatere sustava nadzora plovidbe, ekipe za traganje i spašavanje, peljare i drugo lučko ili pomorsko osoblje.

5. Istražnom tijelu se mora omogućiti da reagira odmah čim dobije obavijest o nesreći te da dobije odgovarajuća sredstva za samostalno obavljanje svojih dužnosti. Njegovi istražitelji dobivaju status koji im daje potrebna jamstva za neovisnost.

6. Istražno tijelo može kombinirati svoje dužnosti na temelju ove direktive s istraživanjem drugih događaja koji nisu pomorske nesreće, pod uvjetom da ti događaji ne ugrožavaju njegovu neovisnost.

Članak 9.

Povjerljivost

Ne dovodeći u pitanje Direktivu 95/46/EZ, države članice u okviru svojih pravnih sustava osiguravaju da sljedeća dokumentacija ne bude dostupna osim u svrhu sigurnosne istrage, ako nadležno tijelo u toj državi članici ne odredi da postoji opravdani javni interes za otkrivanje te dokumentacije:

- (a) svi iskazi svjedoka i druge izjave, izvješća i bilješke koje je istražno tijelo zabilježilo ili primilo tijekom sigurnosne istrage;

- (b) dokumentacija kojom se otkriva identitet osoba koje su dale iskaz u vezi sa sigurnosnom istragom;

- (c) posebno osjetljivi i privatni podaci koji se odnose na osobe uključene u pomorsku nesreću ili nezgodu, uključujući zdravstvene podatke.

Članak 10.

Stalni okvir suradnje

1. Države članice, u uskoj suradnji s Komisijom, uspostavljaju stalni okvir suradnje koji omogućuje njihovim istražnim tijelima da međusobno surađuju u mjeri potrebnoj za postizanje cilja ove Direktive.

2. Pravilnik o stalnom okviru suradnje i u tu svrhu predviđen organizacijski sustav određuju se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 19. stavka 2.

3. Unutar stalnog okvira suradnje, istražna tijela u državama članicama posebno se dogovaraju o najboljim načinima suradnje radi:

- (a) omogućavanja zajedničke uporabe uređaja, objekata i opreme za tehničko istraživanje podrtina i brodske opreme te drugih predmeta bitnih za sigurnosnu istragu, uključujući izvlačenje i vrednovanje podataka iz VDR-a i drugih elektroničkih naprava;

- (b) osiguravanja međusobne suradnje ili stručnog mišljenja potrebnog za obavljanje posebnih zadataka;

- (c) pribavljanja i zajedničkog korištenja informacija bitnih za analizu podataka o nesreći i izradu odgovarajućih sigurnosnih preporuka na razini Zajednice;

- (d) sastavljanja zajedničkih načela za daljnje sigurnosne preporuke i prilagodbu istražnih metoda razvoju tehničkog i znanstvenog napretka;

- (e) odgovarajuće upotrebe sustava za rano uzbunjivanje iz članka 16.;

- (f) uspostavljanja pravila o povjerljivosti za zajedničko korištenje iskaza svjedoka te obradu podataka i druge dokumentacije iz članka 9., i u odnosima s trećim zemljama, u skladu s nacionalnim propisima;

- (g) organiziranja, ako je potrebno, odgovarajućeg osposobljavanja za pojedine istražitelje;

- (h) razvijanja suradnje s istražnim tijelima trećih zemalja i s međunarodnim organizacijama za istraživanje pomorskih nesreća u područjima koje obuhvaća ova Direktiva;
- (i) pružanja svih korisnih informacija istražnim tijelima koja provode sigurnosne istrage.

Članak 11.

Troškovi

1. Ako sigurnosne istrage uključuju dvije ili više država članica, djelatnosti koje se odnose na te istrage su besplatne.
2. Ako se zahtijeva pomoć države članice koja nije uključena u sigurnosnu istragu, države članice se dogovaraju o naknadi nastalih troškova.

Članak 12.

Suradnja s bitno zainteresiranim trećim zemljama

1. Države članice u najvećoj mogućoj mjeri surađuju s drugim bitno zainteresiranim trećim zemljama u sigurnosnim istragama.
2. Međusobnim dogovorom može se dopustiti bitno zainteresiranim trećim zemljama da se pridruže sigurnosnoj istrazi koju vodi država članica u skladu s ovom Direktivom, u bilo kojoj fazi istrage.
3. Suradnja države članice u sigurnosnoj istrazi koju provodi bitno zainteresirana treća zemlja ne dovodi u pitanje obveze provođenja sigurnosnih istraga i izvješćivanja u skladu s ovom Direktivom. Ako bitno zainteresirana treća zemlja vodi sigurnosnu istragu koja uključuje jednu ili više država članica, države članice mogu odlučiti da neće obavljati paralelnu sigurnosnu istragu, pod uvjetom da se sigurnosna istraga koju vodi treća zemlja provodi u skladu s Kodeksom IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda.

Članak 13.

Zaštita dokaza

Države članice donose mjere kako bi osigurale da strane na koje se odnose nesreće i nezgode u skladu s ovom Direktivom, nastoje:

- (a) zaštititi sve podatke s pomorskih karata, iz brodskih dnevnika, elektroničkih i magnetskih zapisa i videovrpci, uključujući podatke iz VDR-a i drugih elektroničkih naprava, koji se odnose na razdoblje prije, za vrijeme i nakon nesreće;
- (b) spriječiti dopisivanje ili zapisivanje preko tih podataka, brisanje ili druge promjene tih podataka;

- (c) spriječiti ometanje svih drugih uređaja koji bi se opravdano mogli smatrati korisnima za sigurnosnu istragu nesreće;

- (d) u najbržem roku prikupiti i zaštititi sve dokaze u svrhu sigurnosne istrage.

Članak 14.

Izvješća o nesrećama

1. Sigurnosne istrage koje se obavljaju u skladu s ovom Direktivom završavaju objavljenim izvješćem koje se predaje u obliku koji odredi mjerodavno istražno tijelo i u skladu s odgovarajućim odjeljcima Priloga I.

Istražna tijela mogu odlučiti da se za sigurnosnu istragu koja se ne odnosi na vrlo ozbiljnu ili ozbiljnu pomorsku nesreću, ovisno o slučaju, a čiji rezultati neće utjecati na sprečavanje budućih nesreća i nezgoda, objavi pojednostavljeno izvješće.

2. Istražna tijela poduzimaju sve napore da izvješće iz stavka 1., uključujući i zaključke tog izvješća te sve moguće preporuke, stave na raspolaganje javnosti, posebno pomorskom sektoru, u roku od 12 mjeseci od datuma nesreće. Ako nije moguće izraditi konačno izvješće u tom roku, objavljuje se privremeno izvješće u roku od 12 mjeseci od datuma nesreće.

3. Istražno tijelo države članice koja vodi istragu, šalje jedan primjerak konačnog, pojednostavljenog ili privremenog izvješća Komisiji. Navedeno istražno tijelo uzima u obzir moguće tehničke primjedbe Komisije na konačna izvješća, koje ne utječu na bit rezultata, kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća na način koji najbolje doprinosi postizanju cilja ove Direktive.

Članak 15.

Sigurnosne preporuke

1. Države članice osiguravaju da adresati propisno vode računa o sigurnosnim preporukama istražnih tijela te da se na temelju tih preporuka izrađuju odgovarajuće daljnje preporuke u skladu s pravom Zajednice i međunarodnim pravom.

2. Ako je potrebno, istražno tijelo ili Komisija izrađuju sigurnosne preporuke na temelju dokumentirane analize podataka i ukupnih rezultata obavljenih sigurnosnih istraga.

3. Sigurnosna preporuka ni u kom slučaju ne određuje odgovornost niti pripisuje krivnju za nesreću.

Članak 16.**Sustav za rano uzbunjivanje**

Ne dovodeći u pitanje pravo na rano uzbunjivanje, istražno tijelo države članice bez odlaganja obavješćuje Komisiju o potrebi ranog uzbunjivanja, u svakoj fazi sigurnosne istrage, ako smatra da treba hitno djelovati na razini Zajednice radi sprečavanja opasnosti od novih nesreća.

Ako je potrebno, Komisija izdaje upozorenje namijenjeno nadležnim tijelima svih drugih država članica, broderskom gospodarstvu i svim drugim zainteresiranim stranama.

Članak 17.**Europska baza podataka za pomorske nesreće**

1. Podaci o pomorskim nesrećama i nezgodama pohranjuju se i obrađuju pomoću Europske elektroničke baze podataka koju uspostavlja Komisija pod nazivom Europska informacijska platforma za pomorske nesreće (*European Marine Casualty Information Platform* – EMCIP).

2. Države članice obavješćuju Komisiju o ovlaštenim tijelima koja će imati pristup bazi podataka.

3. Istražna tijela država članica obavješćuju Komisiju o pomorskim nesrećama i nezgodama u skladu s obrascem iz Priloga II. Također Komisiji dostavljaju podatke koje su dobili iz sigurnosnih istraga u skladu sa sustavom baze podataka EMCIP.

4. Komisija i države članice razvijaju sustav baze podataka i postupak obavješćivanja o podacima u odgovarajućem vremenskom roku.

Članak 18.**Pravedno postupanje prema pomorcima**

Države članice, u skladu sa svojim nacionalnim pravom, uzimaju u obzir odgovarajuće odredbe smjernica IMO-a o pravednom postupanju prema pomorcima kod pomorske nesreće u vodama pod njihovom nadležnošću.

Članak 19.**Odbor**

1. Komisiji pomaže Odbor za sigurna mora i sprečavanje onečišćenja s brodova (COSS) osnovan Uredbom (EZ) br. 2099/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾.

2. Ako se navodi uputa na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ uzimajući u obzir odredbe članka 8. navedene Odluke.

Rok iz članka 5. stavka 6. Odluke 1999/468/EZ je dva mjeseca.

⁽¹⁾ SL L 324, 29.11.2002., str. 1.

3. Tamo gdje se navodi uputa na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5.a stavci 1. do 4. te članak 7. Odluke 1999/468/EZ uzimajući u obzir odredbe članka 8. navedene Odluke.

Članak 20.**Ovlasti za izmjene**

Komisija može ažurirati definicije iz ove Direktive te upute na akte Zajednice i dokumente IMO-a radi njihovog usklađivanja s mjerama Zajednice i IMO-a koje su stupile na snagu, u okvirima određenima ovom Direktivom.

Te mjere, namijenjene za izmjene elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njenim dopunjavanjem, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 19. stavka 3.

Djelujući u skladu s istim postupkom, Komisija može izmjenjivati priloge.

Izmjene Kodeksa IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda mogu se izuzeti iz područja primjene ove Direktive u skladu s člankom 5. Uredbe (EZ) br. 2099/2002.

Članak 21.**Dodatne mjere**

Nijedna odredba ove Direktive ne sprečava državu članicu da poduzme dodatne mjere pomorske sigurnosti koje nisu obuhvaćene ovom Direktivom, pod uvjetom da te mjere ne krše odredbe ove Direktive niti na bilo koji način negativno utječu na postizanje njezinog cilja niti ugrožavaju postizanje njezinog cilja.

Članak 22.**Sankcije**

Države članice određuju pravila o sankcijama za kršenje nacionalnih odredaba donesenih u skladu s ovom Direktivom, te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu primjenu. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

Članak 23.**Izvješće o provedbi**

Komisija svakih pet godina podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive i usklađenosti s njom, te ako je potrebno, predlaže daljnje mjere na temelju preporuka navedenih u tom izvješću.

Članak 24.**Izmjene postojećih akata**

1. Članak 12. Direktive 1999/35/EZ briše se.
2. Članak 11. Direktive 2002/59/EZ briše se.

Članak 25.**Prenošenje u nacionalne propise**

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 17. lipnja 2011.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 26.**Stupanje na snagu**

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 27.**Adresati**

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 23. travnja 2009.

Za Europski parlament

Predsjednik

H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće

Predsjednik

P. NEČAS

PRILOG I.

Sadržaj izvješća o sigurnosnoj istrazi**Predgovor**

U ovom se dijelu određuje isključivi cilj sigurnosne istrage i navodi se da sigurnosna istraga ni u kom slučaju ne stvara pretpostavku odgovornosti ili krivnje, te da izvješće sadržajno i stilski nije namijenjeno za upotrebu u pravnim postupcima.

(Izvješće ne bi smjelo upućivati na iskaze svjedoka niti povezivati osobu navedenu u izvješću s osobama koje su dale iskaz tijekom sigurnosne istrage.)

1. SAŽETAK

Ovaj dio sadrži osnovne činjenice o pomorskoj nesreći ili nezgodi: što se dogodilo, kada, gdje i kako se to dogodilo; također se navodi je li bilo poginulih, ozlijeđenih, šteta nanesenih brodu, teretu, trećim stranama ili okolišu.

2. OBJEKTIVNI PODACI

Ovaj dio sadrži nekoliko odjeljaka u kojima se navode bitni podaci za koje je istražno tijelo utvrdilo da su točni te mogu poslužiti kao dokaz za analizu i lakše razumijevanje.

Posebno su navedeni ovi podaci:

2.1. Podaci o brodu

Zastava/upisnik,

Identifikacija,

Glavne karakteristike,

Vlasništvo i upravljanje,

Podaci o konstrukciji

Najmanji broj članova posade,

Odobreni teret.

2.2. Podaci o putovanju

Luke pristajanja,

Vrsta putovanja,

Podaci o teretu,

Broj članova posade.

2.3. Podaci o pomorskoj nesreći ili nezgodi

Vrsta pomorske nesreće ili nezgode,

Datum i vrijeme,

Pozicija i mjesto pomorske nesreće ili nezgode,

Vanjski i unutarnji okoliš,

Operacije broda i dio putovanja,

Mjesto na brodu,

Podaci o ljudskom faktoru,

Posljedice (za ljude, brod, teret, okoliš, ostalo).

2.4. Uključenost obalnih službi i djelovanje u nuždi

Tko je uključen,

Korištena sredstva,

Brzina djelovanja,
Poduzete mjere,
Postignuti rezultati.

3. OPIS DOGAĐAJA

Ovaj dio prikazuje rekonstrukciju pomorske nesreće ili nezgode opisom slijeda događaja kronološkim redom, prije, tijekom i nakon pomorske nesreće ili nezgode, te uključenost svih sudionika (tj. osoba, materijala, okoliša, opreme ili vanjskih utjecaja). Razdoblje koje obuhvaća rekonstrukcija ovisi o trenutku zbivanja slučajnih događaja koji su izravno utjecali na pomorsku nesreću ili nezgodu. Ovaj dio sadrži i bitne podatke o obavljenoj sigurnosnoj istrazi te rezultate istraživanja ili ispitivanja.

4. ANALIZA

Ovaj dio sadrži nekoliko odjeljaka u kojima se daje analiza svih slučajnih događaja, s napomenama o rezultatima svih potrebnih istraživanja ili ispitivanja obavljenih tijekom sigurnosne istrage te o svim sigurnosnim mjerama koje su možda bile poduzete radi sprečavanja pomorskih nesreća.

Navedeni odjeljci trebali bi obuhvatiti:

- okolnosti i okruženje nepredvidivog događaja,
- ljudske pogreške i propuste, događaje u vezi s opasnim tvarima, utjecaje okoliša, kvarove na opremi i vanjske utjecaje,
- odlučujuće faktore u vezi s dužnostima pojedinih osoba, radnim procesima na brodu, obalnim službama ili regulativnim utjecajima.

Pomoću analize i napomena u izvješću se izvode logični zaključci utvrđivanjem svih odlučujućih faktora, uključujući i faktore rizika za koje se postojeća zaštita za sprečavanje slučajnog događaja i/ili za uklanjanje ili umanjivanje njegovih posljedica procijeni neodgovarajućom ili nepostojećom.

5. ZAKLJUČCI

U ovom su dijelu navedeni odlučujući faktori koji su utjecali na pomorsku nesreću te nepostojeća ili neodgovarajuća zaštita (materijalna, funkcionalna, simbolična ili proceduralna), zbog čega bi trebalo uspostaviti sigurnosne mjere za sprečavanje pomorskih nesreća.

6. SIGURNOSNE PREPORUKE

Ovaj dio izvješća prema potrebi sadrži sigurnosne preporuke koje se temelje na analizama i zaključcima, a odnose se na pojedina područja, kao što su zakonski propisi, projektiranje, postupci, inspekcijski nadzor, upravljanje, zaštita zdravlja i sigurnost na radu, osposobljavanje, popravci, održavanje, pomoć s obale i djelovanje u nuždi.

Sigurnosne preporuke namijenjene su onima koji su najmjerodavniji za njihovu primjenu, kao što su vlasnici brodova, kompanije, priznate organizacije, pomorske vlasti, službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom, službe za djelovanje u nuždi, međunarodne pomorske organizacije i europske institucije, s ciljem sprečavanja pomorskih nesreća.

Ovaj dio sadrži i sve privremene sigurnosne preporuke ili sve sigurnosne mjere poduzete tijekom sigurnosne istrage.

7. DODACI

Izvješću se prema potrebi prilaže sljedeći neiscrpan popis podataka u tiskanom i/ili elektroničkom obliku:

- fotografije, filmovi, zvučni zapisi, pomorske karte, crteži,
 - primjenjivi standardi,
 - tehnički izrazi i kratice,
 - posebne studije o sigurnosti,
 - drugi podaci.
-

PRILOG II.

PODACI KOJE MORA SADRŽAVATI OBAVIJEST O POMORSKOJ NESREĆI ILI NEZGODI**(Dio Europske informacijske platforme za pomorske nesreće)**

Napomena: Podcrtani brojevi znače da treba dostaviti podatke za svaki brod ako je u pomorsku nesreću ili nezgodu uključeno više od jednog broda.

01. Nadležna država članica/osoba za kontakt
02. Istražitelj države članice
03. Uloga države članice
04. Pogođena obalna država
05. Broj bitno zainteresiranih država
06. Bitno zainteresirane države
07. Tijelo koje obavješćuje
08. Vrijeme obavijesti
09. Datum obavijesti
10. Ime broda
11. IMO broj/posebna oznaka
12. Zastava broda
13. Vrsta pomorske nesreće ili nezgode
14. Vrsta broda
15. Datum pomorske nesreće ili nezgode
16. Vrijeme pomorske nesreće ili nezgode
17. Pozicija – geografska širina
18. Pozicija – geografska dužina
19. Mjesto pomorske nesreće ili nezgode
20. Polazna luka
21. Luka odredišta
22. Sustav odvojene plovidbe
23. Dio putovanja
24. Operacije broda
25. Mjesto na brodu
26. Izgubljeni ljudski životi:
 - Posada
 - Putnici
 - Ostali
27. Teško ozlijeđeni:
 - Posada
 - Putnici
 - Ostali

-
- 28. Onečišćenje
 - 29. Štete na brodu
 - 30. Štete na teretu
 - 31. Ostale štete
 - 32. Kratki opis pomorske nesreće ili nezgode
 - 33. Kratki opis razloga zbog kojih se neće provesti sigurnosna istraga.
-

CIJENA PRETPLATE ZA 2012. g. (bez PDV-a, uključujući uobičajene troškove otpreme)

Službeni list EU, serije L + C, tiskano izdanje	na 22 službena jezika EU	1 200 eura godišnje
Službeni list EU, serije L + C, tiskano izdanje + godišnje izdanje na DVD-u	na 22 službena jezika EU	1 310 eura godišnje
Službeni list EU, serija L, tiskano izdanje	na 22 službena jezika EU	840 eura godišnje
Službeni list EU, serije L + C, mjesečno izdanje na DVD-u (zbirno izdanje)	na 22 službena jezika EU	100 eura godišnje
Dodatak Službenom listu (serija S – natječaji za javnu nabavu), DVD, jedno izdanje tjedno	višejezično: na 23 službena jezika EU	200 eura godišnje
Službeni list EU, serija C – natječaji	na jeziku/jezicima ovisno o natječaju/natječajima	50 eura godišnje
Pravna stečevina EU, posebno tiskano izdanje	na hrvatskom jeziku	4 000 eura

Pretplata na *Službeni list Europske unije*, koji se objavljuje na službenim jezicima Europske unije, dostupna je u 22 jezične inačice. Službeni list sastoji se od dviju serija: L (Zakonodavstvo) i C (Informacije i objave).

Na svaku se jezičnu inačicu pretplaćuje posebno.

U skladu s Uredbom Vijeća (EZ) br. 920/2005, objavljenom u Službenom listu L 156 od 18. lipnja 2005., institucije Europske unije nisu privremeno dužne sastaviti sve akte na irskome i objaviti ih na tom jeziku. Izdanja Službenog lista na irskom jeziku stoga se prodaju odvojeno.

Pretplatom na Dodatak Službenom listu (serija S – natječaji za javnu nabavu) obuhvaćena su sva 23 službena jezika na jednome višejezičnom DVD-u.

Pretplatnici *Službenog lista Europske unije* mogu na zahtjev primati različite priloge uz Službeni list. Pretplatnici se obavješćuju o objavljivanju priloga putem obavijesti umetnute u *Službeni list Europske unije*.

Prodaja i pretplata

Pretplatnici se na zasebno plative periodične publikacije, kao što je pretplata na *Službeni list Europske unije*, pretplaćuju preko naših prodajnih zastupnika. Popis prodajnih zastupnika nalazi se na stranici:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_hr.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) omogućuje izravan i besplatan pristup zakonodavstvu Europske unije. Ta stranica omogućuje pregled *Službenog lista Europske unije*, kao i Ugovora, zakonodavstva, sudske prakse i pripremnih akata.

Više obavijesti o Europskoj uniji može se pronaći na stranici: <http://europa.eu>

FX-AZ-13-054-HR-C



Službene publikacije Europske unije
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HR