

Službeni list

Europske unije



Hrvatsko izdanje

Posebno izdanje 2013.

07. Prometna politika

Cijena: 10 EUR

HR

Svezak 23

Sadržaj

Uvodna napomena 1

		<i>Referenca</i>		
Godina	SL	Stranica		
2004.	L 71	3		32004R0432
			Uredba Komisije (EZ) br. 432/2004 od 5. ožujka 2004. o osmoj prilagodbi tehničkom napretku Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu ⁽¹⁾	3
	L 138	1		32004R0785
			Uredba (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem	5
2006.	L 128	3		32006R0730
			Uredba Komisije (EZ) br. 730/2006 od 11. svibnja 2006. o klasifikaciji zračnog prostora i o pristupu u zračni prostor letova koji se obavljaju u skladu s pravilima vizualnog letenja iznad razine leta 195 ⁽¹⁾	11
	L 134	16		32006R0768
			Uredba Komisije (EZ) br. 768/2006 od 19. svibnja 2006. o provedbi Direktive 2004/36/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u odnosu na prikupljanje i razmjenu informacija o sigurnosti zrakoplova koji koriste zračne luke Zajednice i upravljanje informacijskim sustavom ⁽¹⁾	13
	L 186	27		32006R1032
			Uredba Komisije (EZ) br. 1032/2006 od 6. srpnja 2006. o utvrđivanju zahtjeva za automatske sustave za razmjenu podataka o letu u svrhu obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova između jedinica kontrole zračnog prometa ⁽¹⁾	16
	L 269	1		32006R1419
			Uredba Vijeća (EZ) br. 1419/2006 od 25. rujna 2006. o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 4056/86 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članaka 85. i 86. Ugovora na pomorski prijevoz i izmjeni Uredbe (EZ) br. 1/2003 u pogledu proširenja područja njene primjene na kabotažu i međunarodnu slobodnu plovidbu ⁽¹⁾	35
2007.	L 329	33		32007L0071
			Direktiva Komisije 2007/71/EZ od 13. prosinca 2007. o izmjeni Priloga II. Direktivi 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o lučkim uređajima za prihvat brodskog otpada i ostataka tereta ⁽¹⁾	38
2009.	L 21	39		32009L0004
			Direktiva Komisije 2009/4/EZ od 23. siječnja 2009. o protumjerama za sprječavanje i otkrivanje neovlaštenog rukovanja zapisnicima tahografa te o izmjeni Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na djelatnosti cestovnog prijevoza i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ ⁽¹⁾ ...	42
	L 144	24	(2009/433/EZ)	32009D0433
			Odluka Vijeća od 5. svibnja 2009. o pristupanju Europske zajednice Pravilniku br. 61 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu o jedinstvenim odredbama u vezi s homologacijom gospodarskih vozila s obzirom na njihove vanjske izbočine ispred stražnje stijenke kabine	44

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

Godina	Referenca		Stranica
	SL		
	L 148	1	32009R0487 Uredba Vijeća (EZ) br. 487/2009 od 25. svibnja 2009. o primjeni članka 81. stavka 3. Ugovora na određene kategorije sporazuma i usklađenih praksi u sektoru zračnog prometa (Kodificirana verzija) ⁽¹⁾ 45
	L 167	24	32009R0545 Uredba (EZ) br. 545/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o izmjeni Uredbe (EEZ) br. 95/93 o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice..... 49
2010.	L 90	1	32010R0297 Uredba Komisije (EU) br. 297/2010 od 9. travnja 2010. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 272/2009 o dopunama zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti civilnog zračnog prometa ⁽¹⁾ 51
	L 106	20	(2010/239/EU) 22010D0239 Odluka br. 1/2010 Zajedničkog odbora Zajednice i Švicarske za zračni promet osnovanog temeljem Sporazuma između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu od 7. travnja 2010. o zamjeni Priloga Sporazumu između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu..... 54
	L 129	68	(2010/302/EU) 32010D0302 Odluka Vijeća od 10. svibnja 2010. o sklapanju Memoranduma o suradnji između Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva i Europske zajednice na području audita zaštite/inspekcija I povezanih pitanja..... 73
	L 233	27	32010L0061 Direktiva Komisije 2010/61/EU od 2. rujna 2010. o prvoj prilagodbi znanstvenom i tehničkom napretku Priloga Direktivi 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o kopnenom prijevozu opasnih tvari ⁽¹⁾ 74
	L 286	1	32010R0983 Uredba Komisije (EU) br. 983/2010 od 3. studenoga 2010. o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa ⁽¹⁾ 76
	L 295	35	32010R0996 Uredba (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ ⁽¹⁾ 78
2011.	C 135	3	(2011/C 135/03) 32011D0505(01) Odluka Komisije od 4. svibnja 2011. o osnivanju Europske savjetodavne skupine za ITS .. 94
	L 25	1	(2011/50/EU) 42011D0050 Odluka Vijeća i predstavnika vlada država članica, koji su se sastali u okviru Vijeća od 15. listopada 2010. o potpisivanju i privremenoj primjeni Sporazuma o zajedničkom zračnom prostoru između Europske unije i njezinih država članica s jedne strane i Gruzije s druge strane 96
	L 94	12	32011R0334 Uredba Komisije (EU) br. 334/2011 od 7. travnja 2011. o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa ⁽¹⁾ 98

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

Referenca				
Godina	SL	Stranica		
	L 132	5	(2011/285/EU)	32011D0285
			Odluka Vijeća od 12. svibnja 2011. o sklapanju Sporazuma između Europske unije i Vlade Socijalističke Republike Vijetnama o određenim aspektima usluga u zračnom prometu . . .	100
	L 177	18		32011R0651
			Provedbena uredba Komisije (EU) br. 651/2011 od 5. srpnja 2011. o donošenju poslovnika o stalnom okviru suradnje, koji države članice uspostavljaju u suradnji s Komisijom u skladu s člankom 10. Direktive 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾	101
	L 193	19		32011R0720
			Uredba Komisije (EU) br. 720/2011 od 22. srpnja 2011. o izmjeni Uredbe (EU) br. 272/2009 o dopunjavanju zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa u odnosu na postupno uvođenje zaštitnog pregleda tekućina, raspršivača i gelova u zračnim lukama EU-a ⁽¹⁾	107
	L 281	12		32011R1087
			Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1087/2011 od 27. listopada 2011. o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa u odnosu na sustave za otkrivanje eksploziva ⁽¹⁾	110
	L 283	26		32011D0710
			Odluka Vijeća od 20. listopada 2011. o sklapanju Memoranduma o suradnji NAT-I-9406 između Sjedinjenih Američkih Država i Europske unije	112
	L 293	22		32011R1141
			Uredba Komisije (EU) br. 1141/2011 od 10. studenoga 2011. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 272/2009 o dopunjavanju zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa u vezi s upotrebom zaštitnih skenera u zračnim lukama EU-a ⁽¹⁾	113
	L 294	3	(2011/732/EU)	32011D0732
			Odluka Vijeća od 8. studenoga 2011. o sklapanju Sporazuma između Europske unije i Republike Kabo Verdea o određenim aspektima usluga u zračnom prometu	115
	L 310	3		32011R1216
			Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1216/2011 od 24. studenoga 2011. o izmjeni Uredbe Komisije (EU) br. 691/2010 o utvrđivanju plana performansi za usluge u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija ⁽¹⁾	116
	L 336	20		32011R1332
			Uredba Komisije (EU) br. 1332/2011 od 16. prosinca 2011. o zahtjevima uporabe zajedničkoga zračnog prostora i operativnim procedurama za izbjegavanje sudara u zraku ⁽¹⁾	119
2012.	L 8	13	(2012/23/EU)	32012D0023
			Odluka Vijeća od 12. prosinca 2011. o pristupanju Europske unije Protokolu iz 2002. Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, u vezi s njegovim člancima 10. i 11.	122
	L 31	1		32012R0090
			Provedbena uredba Komisije (EU) br. 90/2012 od 2. veljače 2012. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 736/2006 o metodama rada Europske agencije za sigurnost zračnoga prometa prilikom obavljanja inspekcijskog nadzora u području standardizacije	126

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

Referenca			
Godina	SL	Stranica	
L 66		1	22012A0306(01)
			Izmjena Carinske konvencije o međunarodnom prijevozu robe uz primjenu karneta TIR (Konvencija TIR, 1975.) – Prema obavijesti depozitaru UN-a C.N.659.2011.TREATIES — 3 sljedeće izmjene Konvencije TIR stupaju na snagu 1. siječnja 2012. za sve ugovorne stranke.....
			128
L 121		16	(2012/243/EU) 32012D0243(01)
			Odluka Vijeća od 8. ožujka 2012. o sklapanju Memoranduma o suradnji između Europske unije i Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva koji osigurava okvir za jačanje suradnje te o postupovnim uređenjima u vezi s njim.....
			131
L 151		22	32012R0494
			Uredba Komisije (EU) br. 494/2012 od 11. lipnja 2012. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 593/2007 o pristojbama i naknadama koje ubire Europska agencija za sigurnost zračnog prometa ⁽¹⁾
			133
L 176		38	32012R0593
			Uredba Komisije (EU) br. 593/2012 od 5. srpnja 2012. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2042/2003 o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove ⁽¹⁾
			138
L 186		2	(2012/380/EU) 32012D0380
			Odluka Vijeća od 22. rujna 2011. o potpisivanju, u ime Unije, Sporazuma između Europske unije i Australije o obradi i prijenosu podataka o imenima putnika (PNR) od strane zračnih prijevoznika prema carinskoj i graničnoj službi Australije.....
			143
L 215		5	22012A0811(01)
			Sporazum između Sjedinjenih Američkih Država i Europske unije o upotrebi i prijenosu podataka iz Zapisnika imena putnika Ministarstvu domovinske sigurnosti Sjedinjenih Američkih Država.....
			144
L 320		3	32012R1077
			Uredba Komisije (EU) br. 1077/2012 od 16. studenoga 2012. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi nadzora koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja potvrde o sigurnosti ili rješenja o sigurnosti ⁽¹⁾
			154
L 321		54	32012L0036
			Direktiva Komisije 2012/36/EU od 19. studenoga 2012. o izmjeni Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama ⁽¹⁾
			159
L 332		18	32012L0045
			Direktiva Komisije 2012/45/EU od 3. prosinca 2012. o drugoj prilagodbi znanstvenom i tehničkom napretku Priloga Direktivi 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o kopnenom prijevozu opasnih tvari ⁽¹⁾
			164
L 333		7	32012R1146
			Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1146/2012 od 3. prosinca 2012. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice ⁽¹⁾
			166

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

			<i>Referenca</i>		
Godina	SL	Stranica			
	L 342	46	(2012/780/EU)	32012D0780	
			Odluka Komisije od 5. prosinca 2012. o pravima pristupa Europskoj središnjoj bazi podataka za sigurnosne preporuke i pripadajuće odgovore, uspostavljenoj člankom 18. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ ⁽¹⁾		193
2013.	L 4	34		32013R0006	
			Uredba Komisije (EU) br. 6/2013 od 8. siječnja 2013. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ ⁽¹⁾		195
	L 6	1		32012L0048	
			Direktiva Komisije 2012/48/EU od 10. prosinca 2012. o izmjeni priloga Direktivi 2006/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju tehničkih pravila za plovila unutarnje plovidbe		197
	L 16	1	(2013/36/EU)	32013D0036	
			Odluka Vijeća od 29. listopada 2012. o potpisivanju, u ime Unije, i privremenoj primjeni Sporazuma o općem okviru za pojačanu suradnju između Europske unije i Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe		245
	L 19	1	(2013/21/EU)	32013D0021	
			Odluka Komisije od 18. prosinca 2012. o istovrijednosti kategorija vozačkih dozvola (priopćena pod brojem dokumenta C(2012) 9358) ⁽¹⁾		246

⁽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, Ugovora o 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 označavanju 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”.

32004R0432

10.3.2004.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 71/3

UREDBA KOMISIJE (EZ) br. 432/2004**od 5. ožujka 2004.****o osmoj prilagodbi tehničkom napretku Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu****(Tekst značajan za EGP)**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu ⁽¹⁾, kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾, a posebno njezin članak 17.,

budući da:

- (1) Prilog I. B Uredbi Vijeća (EZ) br. 3821/85 predviđa tehničke specifikacije za konstrukciju, ispitivanje, postavljanje i provjeru tahografa u cestovnom prometu.
- (2) Obraćajući posebnu pozornost na sveukupnu sigurnost sustava i interoperabilnost tahografa i tahografskih kartica, određene tehničke specifikacije, utvrđene Prilogom I. B Uredbi (EZ) br. 3821/85 potrebno je izmijeniti.
- (3) Odredbe ove Direktive u skladu su s mišljenjem Odbora o prilagođavanju tehničkom napretku utemeljenom u članku 18. Uredbe (EZ) br. 3821/85,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog I. B Uredbi (EEZ) br. 3821/85 mijenja se kako slijedi:

1. u poglavlju IV. stavku 1., zahtjevu 172., riječi „KAPTA OΔHOY” zamjenjuju se s „KAPTA OΔHFOY”;
2. u poglavlju IV. stavku 5.3.9., zahtjevu 227., riječi „svrha baždarenja (prvo postavljanje, postavljanje, periodična provjera)” zamjenjuju se sa „svrha baždarenja (aktivacija, prvo postavljanje, postavljanje, periodična provjera)”;

3. u Dodatku 1., stavku 2.29. posljednja dva retka zamjenjuju se sljedećim:

„aa”H Indeks za promjene strukture, „00h” za ovu inačicu

„bb”H Indeks za promjene vezane uz korištenje definiranih podatkovnih elemenata za strukturu višeg bajta, „00h” za ovu inačicu.;

4. u Dodatku 1., na kraju stavka 2.67., na dnu stranice dodaje se sljedeća bilješka:

„Bilješka: Ažurirana lista šifri za identifikaciju proizvođača bit će dostupna na mrežnoj stranici Europskog certifikacijskog tijela.”;

5. u Dodatku 2., stavku 3.6.3., zahtjevu TCS_333, petoj alineji, formula „(Offset + Le > EF size)” zamjenjuje se s „(Offset + Lc > EF size)”;

6. u Dodatku 2., stavku 3.6.7., zahtjevu TCS_348, trećem stupcu, vrijednost „Ceh” zamjenjuje se s „C2h”;

7. u Dodatku 7., stavku 2.2.2., u četvrtom retku osmog stupca, podatak „8F” „EA” se zamjenjuje s „EA” „8F”;

8. u Dodatku 7., stavku 2.2.2.2., zahtjevu DDP_006, uputa na „8F” „EA” se zamjenjuje s „EA” „8F”;

9. u Dodatku 7., stavku 2.2.6.5., zahtjevu DDP_033, dužina (bajtovi) „(164)” se zamjenjuje s „(167)”;

10. u Dodatku 8., stavku 8.2., zahtjevu CPR_075:

(a) u zaglavlju tablice 40. uputa „recordDataIdentifier value # F00B” zamjenjuje se s „recordDataIdentifier value # F90B”;

(b) u trećem stupcu tablice 40. (Radni opseg) uputa na „-59 do 59 min” zamjenjuje se s „-59 do + 59 min”;

11. u Dodatku 8., stavku 8.2., zahtjevu CPR_076, u zaglavlju tablice 41., uputa „recordDataIdentifier value # F022” se zamjenjuje s „recordDataIdentifier value # F922”;

12. u Dodatku 8., stavku 8.2., zahtjevu CPR_078, u zaglavlju tablice 42., uputa „recordDataIdentifier value # F07E” zamjenjuje se s „recordDataIdentifier value # F97E”;

13. u Dodatku 10., stavku 4.2., riječi „i kartice trgovačkog društva” ubacuju se iza „kontrolne kartice”;

14. u Dodatku 10., stavku 4.2.3., riječi „Sljedeći zadaci” zamjenjuju se s „Uz to sljedeći zadaci”;

⁽¹⁾ SL L 370, 31.12.1985., str. 8.

⁽²⁾ SL L 284, 31.10.2003., str. 1.

15. u Dodatku 10. stavku 4.3.2., riječi „GENERAL_READ: Podatke o korisniku može očitati iz TOE-a bilo koji korisnik, osim podataka o identifikaciji nositelja kartice, koje može očitati jedino VEHICLE_UNIT s kontrolnih kartica.” zamjenjuju se riječima „GENERAL_READ: Podatke o korisniku može očitati iz TOE-a bilo koji korisnik, osim podataka o identifikaciji nositelja kartice, koje može očitati jedino VEHICLE_UNIT s kontrolnih kartica i kartica trgovačkog društva.”;
16. u Dodatku 11., stavku 2.2.1., zahtjevu CSM_003, riječi „Javni izlagač, e, za RSA izračune bit će različit od 2 u svim generiranim RSA ključevima.” zamjenjuju se s „Javni izlagač, e, za RSA izračune je cijeli broj između 3 i n-1 koji udovoljava $\gcd(e, \text{lcm}(p-1, q-1)) = 1$.”;
17. u Dodatku 11., stavku 3.3.1., zahtjevu CSM_017, bilješki 5., podstavku 5.1., drugoj tablici, u drugom stupcu riječi „BCD šifriranje” zamjenjuju se s „Raspon”;
18. u Dodatku 11., stavku 3.3.2., zahtjevu CSM_018, „osim njegovog Priloga A.4.” se ubacuju nakon riječi „u skladu s ISO/IEC 9796-2.”;
19. u Dodatku 11., stavku 4., zahtjevu CSM_020, na lijevoj strani drugog dijagrama, u desetoj rubrici, riječ „potpis” zamjenjuje se s „potpis*”.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu trećeg 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 5. ožujka 2004.

Za Komisiju
Loyola DE PALACIO
Potpredsjednica

32004R0785

30.4.2004.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 138/1

UREDBA (EZ) br. 785/2004 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 21. travnja 2004.****o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem**

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⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽³⁾,

budući da:

(1) U okviru zajedničke prometne politike te kako bi se promicala zaštita potrošača, važno je osigurati valjanu minimalnu razinu osiguranja za pokriće odgovornosti zračnih prijevoznika u odnosu na putnike, prtljagu, teret i treće osobe.

(2) Na zrakoplovnom tržištu Zajednice uklonjena je razlika između nacionalnog i međunarodnog zračnog prometa i stoga je primjereno utvrditi minimalne zahtjeve za zračne prijevoznike Zajednice u vezi s osiguranjem.

(3) Potrebno je zajedničko djelovanje kako bi se osiguralo da se ovi zahtjevi također primjenjuju i na zračne prijevoznike iz trećih zemalja kako bi se zajamčili jednaki tržišni uvjeti kakvi vrijede za zračne prijevoznike Zajednice.

(4) U svom Priopćenju od 10. listopada 2001. u vezi s učincima koje su teroristički napadi u Sjedinjenim Američkim Državama imali na industriju zračnoga prijevoza, Komisija je navela svoju namjeru da razmotri iznose i uvjete osiguranja koje države članice zahtijevaju za dodjeljivanje operativnih licencija, kako bi se osigurao usklađen pristup. U svom priopćenju od 2. srpnja 2002. u vezi s osiguranjem u sektoru zračnog prometa nakon terorističkih napada od 11. rujna 2001. u Sjedinjenim Državama, Komisija je povrh toga navela da će nastaviti pratiti zbivanja na tržištu zrakoplovnog osiguranja u pogledu revizije iznosa i uvjeta osiguranja koje države članice zahtijevaju za dodjeljivanje operativnih licencija.

(5) Odlukom Vijeća 2001/539/EZ ⁽⁴⁾ Zajednica je sklopila Konvenciju o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, dogovorenu u Montrealu 28. svibnja 1999. (Montrealska konvencija), koja utvrđuje nova pravila o odgovornosti u vezi s međunarodnim zračnim prijevozom putnika, prtljage i tereta. Očekuje se da će ova pravila zamijeniti ona iz Varšavske konvencije iz 1929. te njene kasnije izmjene.

(6) Članak 50. Montrealske konvencije zahtijeva od stranaka da osiguraju da zračni prijevoznici imaju primjereno osiguranje za pokriće odgovornosti u skladu s navedenom Konvencijom. Varšavska konvencija iz 1929. i njezine kasnije izmjene i dalje vrijede zajedno s Montrealskom konvencijom na neodređeno vrijeme. Obje Konvencije predviđaju mogućnost neograničene odgovornosti.

(7) Člankom 7. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika ⁽⁵⁾ zahtijeva se da zračni prijevoznici moraju imati osiguranje za pokriće njihove odgovornosti u slučaju nesreća, posebno u pogledu putnika, prtljage, tereta, pošte i trećih osoba, iako se ne navode minimalni iznosi i uvjeti osiguranja.

⁽¹⁾ SL C 20 E, 28.1.2003., str. 193.

⁽²⁾ SL C 95, 23.4.2003., str. 16.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 13. svibnja 2003. (još nije objavljeno u Službenom listu), Zajedničko stajalište Vijeća od 5. prosinca 2003. (SL C 54 E, 2.3.2004., str. 40.), Stajalište Europskog parlamenta od 11. ožujka 2004. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 30. ožujka 2004.

⁽⁴⁾ SL L 194, 18.7.2001., str. 38.

⁽⁵⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 1.

- (8) Primjereno je uzeti u obzir činjenicu da je Europska konferencija civilnog zrakoplovstva 13. prosinca 2000. usvojila Rezoluciju ECAC/25-1 o najnižim razinama pokrića iz osiguranja za odgovornost u vezi s putnicima i trećim osobama, koja je izmijenjena 27. studenoga 2002.
- (9) Potrebno je definirati minimalne zahtjeve za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem putnika, prtljage, tereta i trećih osoba koji lete unutar, u, iz ili preko državnog područja države članice, uključujući i njezine teritorijalne vode.
- (10) Obvezama osiguravanja podliježu zračni prijevoznici s valjanom operativnom licencijom, a u slučaju zračnih prijevoznika Zajednice, s valjanom operativnom licencijom dodijeljenom u skladu s Uredbom (EEZ) br. 2407/92. Poduzeća koja ne posjeduju takvu licenciju ili im je ona istekla nisu oslobođena od te obveze.
- (11) Dok Montrealska konvencija izričito uređuje odgovornost u vezi s putnicima, prtljagom i teretom, odgovornost za poštu, u skladu s člankom 2. te Konvencije, podliježe „pravilima koja se primjenjuju u odnosu između prijevoznika i poštanskih uprava“. U Zajednici, osiguranje od takve odgovornosti dovoljno je uređeno člankom 7. Uredbe (EEZ) br. 2407/92.
- (12) Obvezno se osiguranje ne bi trebalo zahtijevati za državne zrakoplove i neke druge vrste zrakoplova.
- (13) Trebalo bi se predvidjeti minimalno pokriće iz osiguranja u situacijama kada je zračni prijevoznik ili operator zrakoplova odgovoran za putnike, prtljagu, teret i treće osobe u skladu s pravilima međunarodnih konvencija, zakonodavstva Zajednice ili nacionalnog zakonodavstva i bez uplitanja u navedena pravila.
- (14) Osiguranje bi trebalo pokriti odgovornost, koja je specifična za zrakoplovstvo, s obzirom na putnike, prtljagu, teret i treće osobe. Što se tiče putnika, prtljage i tereta, osiguranje bi trebalo uključivati pokriće u slučaju smrti i tjelesne ozljede uzrokovane nesrećama te gubitka, uništenja ili oštećenja prtljage i tereta. Što se tiče trećih osoba, osiguranje bi trebalo sadržavati pokriće u slučaju smrti, tjelesne ozljede i štete nanesene imovini uzrokovane nesrećama.
- (15) Ova se Uredba ne bi trebala tumačiti kao zahtjev za dvostrukim osiguranjem. Ako se ugovorni i stvarni prijevoznik u smislu članka 39. Montrealske konvencije mogu smatrati odgovornima za istu štetu, države članice mogu odrediti posebne mjere kako bi se izbjeglo dvostruko osiguranje.
- (16) Iako tržišna praksa da osiguravatelji nude osiguranje na osnovi ukupnog iznosa pokrića može pogodovati sposobnosti osiguravanja, posebno od rizika rata i terorizma, tako što omogućuje osigurateljima bolju kontrolu nad njihovim obvezama, takva praksa ne oslobađa zračne prijevoznike i operatore zrakoplova od obveze da poštuju minimalne zahtjeve u vezi s osiguranjem čak i kada je dosegnut ukupni iznos pokrića utvrđen njihovim ugovorom o osiguranju.
- (17) Zračni prijevoznici moraju dokazati da u svakom trenutku poštuju minimalne zahtjeve u vezi s osiguranjem za pokriće odgovornosti kako je predviđeno ovom Uredbom. Što se tiče zračnih prijevoznika iz Zajednice i što se tiče operatora zrakoplova koji se koriste zrakoplovima registriranim u Zajednici, pohranjivanje dokaza o osiguranju u jednoj državi članici trebalo bi biti dovoljno za sve države članice, pri čemu je takvo osiguranje sklopljeno od strane poduzeća koje je za to ovlašteno u skladu s primjenjivim pravom.
- (18) Što se tiče preleta državnog područja države članice od strane zračnih prijevoznika koji nisu iz Zajednice ili zrakoplova registriranih izvan Zajednice, a koji ne uključuju slijetanja ili uzlijetanja iz bilo koje države članice, države članice nad čijim je državnim područjem obavljen prelet mogu, u skladu s međunarodnim pravom, zatražiti dokaz o ispunjavanju zahtjeva u vezi s osiguranjem utvrđenih ovom Uredbom, npr. provođenjem pregleda nasumično odabranih zrakoplova.
- (19) Minimalne zahtjeve u vezi s osiguranjem trebalo bi ponovno preispitati nakon određenog vremenskog razdoblja.
- (20) Postupci za praćenje primjene minimalnih zahtjeva u vezi s osiguranjem trebali bi biti transparentni i nediskriminirajući te ne bi trebali predstavljati prepreku slobodnom kretanju roba, osoba, usluga i kapitala.
- (21) Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe donose se u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji⁽¹⁾.
- (22) Ako se budu zahtijevala dodatna pravila za sklapanje odgovarajućeg osiguranja za pokriće odgovornosti specifične za zrakoplovstvo u točkama koje nisu obuhvaćene ovom Uredbom, države članice trebale bi imati mogućnost uvođenja takvih pravila.

(1) SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

- (23) Zajednička izjava ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine o proširenju suradnje tih dviju država u korištenju zračne luke Gibraltar donesena je u Londonu 2. prosinca 1987. Takva se rješenja tek trebaju provesti.
- (24) Cilj ove Uredbe, a to je uvođenje minimalnih zahtjeva u vezi s osiguranjem koji smanjivanjem narušavanja tržišnog natjecanja mogu doprinijeti ciljevima unutarnjeg zrakoplovnog tržišta, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego ga se može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti određenim u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, određenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,
- (e) zmajeve;
- (f) padobrane (uključujući i one za uzlijetanje);
- (g) zrakoplove, uključujući i jedrilice s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg, te one ultralake:
- koji se koriste u nekomercijalne svrhe, ili
 - koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tijekom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica,

ako nisu u pitanju obveze u vezi s osiguranjem predviđene u ovoj Uredbi, a koje se odnose na rizike od rata i terorizma.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Cilj

1. Cilj je ove Uredbe uvesti minimalne zahtjeve za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem u odnosu na putnike, prtljagu, teret i treće osobe.
2. U vezi s prijevozom pošte vrijede oni zahtjevi u vezi s osiguranjem koji su utvrđeni u Uredbi (EEZ) br. 2407/92 te u nacionalnom pravu država članica.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na sve zračne prijevoznike i sve operatore zrakoplova koji lete u ili iz države članice ili upotrebljavaju zračni prostor unutar ili iznad državnog područja države članice na koju se odnosi Ugovor.
2. Ova se Uredba ne primjenjuje na:
 - (a) državne zrakoplove kako su definirani u članku 3. točki (b) Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisane 7. prosinca 1944. u Chicagu;
 - (b) modele zrakoplova s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 20 kg;
 - (c) letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu (uključujući pogonjene parajedrilice i ovjesne jedrilice);
 - (d) vezane balone;

3. Podrazumijeva se da primjena ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar ne dovodi u pitanje pravna stajališta Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine u vezi sa sporom o suverenitetu nad državnim područjem na kojem je zračna luka smještena.

4. Primjena ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar obustavlja se sve dok ne stupe na snagu rješenja uključena u Zajedničku izjavu ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine, donesenu 2. prosinca 1987. Vlade Španjolske i Ujedinjene Kraljevine obavijestit će Vijeće o danu stupanja na snagu tih rješenja.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe:

- (a) „zračni prijevoznik” znači poduzeće za zračni prijevoz s valjanom operativnom licencijom;
- (b) „zračni prijevoznik Zajednice” znači zračni prijevoznik s valjanom operativnom licencijom koju je dodijelila država članica u skladu s Uredbom (EEZ) br. 2407/92;
- (c) „operator zrakoplova” znači osoba ili subjekt koji nije zračni prijevoznik i koji stalno i djelatno odlučuje o uporabi ili radu zrakoplova; pretpostavlja se da je operator fizička ili pravna osoba na čije je ime zrakoplov registriran, osim ako ta osoba ne dokaže da je neka druga osoba operator;
- (d) „let” znači:
 - što se tiče putnika i ručne prtljage, vrijeme prijevoza putnika zrakoplovom, uključujući njihovo ukrcavanje i iskrcavanje,

- što se tiče tereta i predane prtljage, vrijeme prijevoza prtljage i tereta od trenutka predaje prtljage ili tereta zračnom prijevozniku do trenutka njihove isporuke ovlaštenom primatelju,
 - što se tiče trećih osoba, uporaba zrakoplova od trenutka davanja snage motorima u svrhu kretanja po tlu ili stvarnog uzlijetanja do trenutka kada je on na tlu, a motori su potpuno zaustavljeni; povrh toga „let” znači i kretanje zrakoplova pomoću vozila za tegljenje ili potiskivanje, ili pomoću sila koje su tipične za pogon ili uzgon zrakoplova, posebno zračnih struja;
- (e) „SDR” (*Special Drawing Right*) znači specijalno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond;
- (f) „MTOM” (*Maximum Take Off Mass*) znači najviša dopuštena masa pri polijetanju koja odgovara certificiranoj masi specifičnoj za svaki tip zrakoplova, kako je navedena u svjedodžbi o plovidbenosti zrakoplova;
- (g) „putnik” znači svaka osoba koja je na letu uz pristanak zračnog prijevoznika ili operatora zrakoplova, osim članova letачke i kabinske posade koji su na dužnosti;
- (h) „treća strana” znači svaka pravna ili fizička osoba, osim putnika ili članova letачke i kabinske posade u službi;
- (i) „komercijalna operacija” znači operacija zrakoplova koja se obavlja za naknadu i/ili najam.

Članak 4.

Načela osiguranja

1. Zračni prijevoznici i operatori zrakoplova navedeni u članku 2. osiguravaju se u skladu s ovom Uredbom od odgovornosti specifične za zrakoplovstvo u odnosu na putnike, prtljagu, teret i treće osobe. Osigurani rizici uključuju ratne operacije, terorizam, otmice, sabotaze, nezakonito preuzimanje zrakoplova te javne nemire.
2. Zračni prijevoznici i operatori zrakoplova moraju osigurati pokriće osiguranja za svaki pojedini let, bez obzira na to da li zrakoplov koji se upotrebljava njima stoji na raspolaganju kao njihovo vlasništvo ili putem nagodbe o lizingu bilo kojeg oblika, ili sporazuma o zajedničkom djelovanju ili o franšizi, o partnerstvu

„code sharing” (zajedničko prodavanje mjesta na istom letu) ili bilo kojeg drugog sporazuma iste prirode.

3. Ova Uredba ne dovodi u pitanje pravila o odgovornosti koja proizlaze iz:

- međunarodnih konvencija kojih su države članice i/ili Zajednica stranke,
- prava Zajednice, i
- nacionalnog prava država članica.

Članak 5.

Sukladnost

1. Zračni prijevoznici i, kada je to potrebno, operatori zrakoplova navedeni u članku 2. dokazuju sukladnost sa zahtjevima u vezi s osiguranjem utvrđenim u ovoj Uredbi tako da u nadležnim tijelima dotične države članice pohranjuju potvrdu o osiguranju ili neki drugi dokaz o valjanom osiguranju.

2. Za svrhe ovog članka „dotična država članica” znači država članica koja je dodijelila operativnu licenciju zračnom prijevozniku iz Zajednice ili država članica u kojoj je registriran zrakoplov operatora zrakoplova. Za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova koji nisu iz Zajednice i koji se koriste zrakoplovima registriranim izvan Zajednice, „dotična država članica” znači država članica u koju ili iz koje se obavljaju letovi.

3. Iznimno od odredaba stavka 1., države članice nad kojima je obavljen let mogu zahtijevati da zračni prijevoznici i operatori zrakoplova navedeni u članku 2. pruže dokaz o valjanom osiguranju u skladu s ovom Uredbom.

4. Što se tiče zračnih prijevoznika i operatora zrakoplova iz Zajednice koji se koriste zrakoplovima registriranim u Zajednici, pohranjivanje dokaza o osiguranju u državi članici navedenoj u stavku 2. dovoljno je za sve države članice, ne dovodeći u pitanje primjenu članka 8. stavka 6.

5. U iznimnim slučajevima sloma osiguravateljskog tržišta, Komisija može, u skladu s postupkom navedenim u članku 9. stavku 2., odrediti odgovarajuće mjere za primjenu stavka 1.

Članak 6.

Osiguranje odgovornosti u odnosu na putnike, prtljagu i teret

1. Najniže pokriće iz osiguranja za odgovornost u odnosu na putnike iznosi 250 000 SDR-a po putniku. Međutim, kada su u pitanju nekomercijalne operacije zrakoplovima čija je najviša dopuštena masa pri uzlijetanju 2 700 kg ili manje, države članice mogu odrediti nižu razinu najnižeg pokrića iz osiguranja, pod uvjetom da takvo pokriće iznosi najmanje 100 000 SDR-a po putniku.
2. Za odgovornost u odnosu na prtljagu, najniže pokriće iz osiguranja iznosi 1 000 SDR-a po putniku na komercijalnim operacijama zrakoplova.
3. Za odgovornost u odnosu na teret, najniže pokriće iz osiguranja je 17 SDR-a po kilogramu na komercijalnim operacijama zrakoplova.
4. Stavci 1., 2. i 3. ne primjenjuju se na letove iznad državnog područja država članica koje su izvršili zračni prijevoznici koji nisu iz Zajednice i operatori zrakoplova koji se koriste zrakoplovima koji su registrirani izvan Zajednice te letovi koji ne uključuju slijetanje na ili uzlijetanje s tih državnih područja.
5. Vrijednosti navedene u ovom članku mogu se, prema potrebi, izmijeniti u skladu s postupkom navedenim u članku 9. stavku 2. tamo gdje izmjene u relevantnim međunarodnim ugovorima upućuju na nužnost tih izmjena.

Članak 7.

Osiguranje odgovornosti u odnosu na treće osobe

1. Najniže pokriće iz osiguranja za odgovornost u odnosu na treće osobe po nesreći za svaki pojedini zrakoplov je:

Kategorija	MTOM (kg)	Najniže osiguranje (u milijunima SDR-a)
1.	< 500	0,75
2.	< 1 000	1,5
3.	< 2 700	3
4.	< 6 000	7
5.	< 12 000	18
6.	< 25 000	80
7.	< 50 000	150
8.	< 200 000	300
9.	< 500 000	500
10.	≥ 500 000	700

Ako u bilo kojem trenutku zračnom prijevozniku ili operatoru zrakoplova ne stoji na raspolaganju pokriće osiguranja za štetu naneseu trećim osobama zbog rizika rata ili terorizma posebno za svaku pojedinu nesreću, takav zračni prijevoznik ili operator zrakoplova može ispuniti svoju obvezu osiguravanja od takvih rizika osiguranjem na osnovi ukupnog iznosa pokrića. Komisija pažljivo prati primjenu ove odredbe kako bi se osiguralo da je takav ukupni iznos najmanje jednak relevantnom iznosu utvrđenom u tablici.

2. Vrijednosti navedene u ovom članku mogu se, prema potrebi, izmijeniti u skladu s postupkom navedenim u članku 9. stavku 2. tamo gdje izmjene u relevantnim međunarodnim ugovorima upućuju na nužnost tih izmjena.

Članak 8.

Provedba i sankcije

1. Države članice osiguravaju da zračni prijevoznici i operatori zrakoplova udovoljavaju zahtjevima iz članka 2. utvrđenim u ovoj Uredbi.

2. Za svrhe stavka 1. i ne dovodeći u pitanje stavak 7., dotična država članica može zatražiti dokaz o sukladnosti sa zahtjevima u vezi s osiguranjem utvrđenim u ovoj Uredbi kada su u pitanju preleti obavljani od strane zračnih prijevoznika koji nisu iz Zajednice i zrakoplova koji su registrirani izvan Zajednice, a koji letovi ne uključuju slijetanje na ili uzlijetanje s državnog područja bilo koje države članice, kao i kada su u pitanju zaustavljanja takvih zrakoplova u državama članicama zbog razloga koji nisu u vezi s prijevozom.

3. Gdje je to potrebno, države članice mogu zatražiti dodatni dokaz od zračnog prijevoznika, operatora zrakoplova ili predmetnog osiguravatelja.

4. Sankcije za kršenje ove Uredbe učinkovite su, razmjerne i odvraćajuće.

5. Kada su u pitanju zračni prijevoznici iz Zajednice, te sankcije mogu uključivati povlačenje operativne licencije, što podliježe i što je u skladu s relevantnim odredbama prava Zajednice.

6. Kada su u pitanju zračni prijevoznici koji nisu iz Zajednice te operatori zrakoplova koji se koriste zrakoplovima koji su registrirani izvan Zajednice, sankcije mogu uključivati odbijanje prava slijetanja na državno područja države članice.

7. Tamo gdje države članice ocijene da uvjeti iz ove Uredbe nisu ispunjeni, ne dopuštaju da zrakoplov poleti prije no što zračni prijevoznik ili predmetni operator zrakoplova ne pruži dokaz o odgovarajućem pokriću iz osiguranja u skladu s ovom Uredbom.

Članak 9.

Postupak Odbora

1. Komisiji pomaže Odbor uspostavljen člankom 11. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice⁽¹⁾.

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

Vremensko razdoblje predviđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ utvrđuje se na tri mjeseca.

3. Odbor donosi svoj poslovnik.

4. Odbor se nadalje može savjetovati s Komisijom o bilo kojem drugom pitanju koje se tiče primjene ove Uredbe.

Članak 10.

Izvjешće i suradnja

1. Komisija podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o provedbi ove Uredbe do 30. travnja 2008.

2. Države članice podnose Komisiji, na njezin zahtjev, informacije o primjeni ove Uredbe.

Članak 11.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvanaest mjeseci 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 21. travnja 2004.

Za Europski parlament

Predsjednik

P. COX

Za Vijeće

Predsjednik

D. ROCHE

⁽¹⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 8. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 284, 31.10.2003., str. 1.).

32006R0730

16.5.2006.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 128/3

UREDBA KOMISIJE (EZ) br. 730/2006**od 11. svibnja 2006.****o klasifikaciji zračnog prostora i o pristupu u zračni prostor letova koji se obavljaju u skladu s pravilima vizualnog letenja iznad razine leta 195****(Tekst značajan za EGP)**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora na jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru ⁽¹⁾), a posebno njezin članak 4.,uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba ⁽²⁾), a posebno njezin članak 8. stavak 2.,

budući da:

(1) U poglavlju 2. stavku 6. Priloga 11. ⁽³⁾ Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu zahtijeva se klasifikacija zračnog prostora u zračne prostore službi zračnog prometa određenih dimenzija, koji se abecedno označavaju od klase A do klase G, unutar kojih se mogu odvijati određeni tipovi letova i za koje su određene službe zračnog prometa i pravila rada.

(2) Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe (Eurocontrol) je u skladu s člankom 8. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 549/2004 ovlaštena da prouči usklađenu shemu klasifikacije zračnog prostora za jedinstveno europsko nebo. U izvješćima od 30. prosinca 2004. i 30. travnja 2005. koja su nastala ovim ovlaštenjem predloženo je uvođenje zračnog prostora klase C kao odgovarajuće klasifikacije za zračni prostor iznad razine leta 195. Ova Uredba u potpunosti uzima u obzir ta izvješća. Kako bi se ova klasifikacija dosljedno primjenjivala u državama članicama, potrebno je uspostaviti usklađenu klasifikaciju zračnog prostora i omogućiti pristup letovima koji se obavljaju prema pravilima vizualnog leta tom prostoru.

(3) Dok se u ovoj Uredbi ne specificira gornja granica zračnog prostora, klasifikacija zračnog prostora iznad razine leta 195 mora biti dosljedna za sve letove koji se obavljaju u takvom zračnom prostoru.

(4) U poglavlju 4. stavku 5. Priloga 2. ⁽⁴⁾ Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. godine uvode se ograničenja u odnosu na smanjeni minimalni prostor vertikalnog razdvajanja za letove koji se obavljaju prema pravilima vizualnog letenja (VFR letovi) iznad razine leta 290, dok se u stavku 4. tog Poglavlja određuje da VFR letovi iznad razine leta 200 zahtijevaju odobrenje.

(5) Postupci za odobravanje pristupa VFR letovima u zračni prostor iznad razine leta 195 do razine leta 285, uključujući i razinu leta 285, moraju biti otvoreni i transparentni u svim državama članicama bez ograničavanja legitimnog pristupa VFR letovima ili fleksibilnosti usluga u zračnom prometu.

(6) Države članice moraju osigurati siguran prijelaz prema klasifikaciji zračnog prostora iznad razine leta 195 kao klasi C zračnog prostora. Kako je državama članicama potrebno stanovito vrijeme za promjenu njihove klasifikacije zračnog prostora, primjena ove Uredbe odgađa se do 1. srpnja 2007.

(7) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za jedinstveno europsko nebo,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom uspostavlja usklađena klasifikacija zračnog prostora koja se primjenjuje iznad razine leta 195 te utvrđuju usklađeni zahtjevi za pristup letova koji se obavljaju u skladu s pravilima vizualnog letenja u ovaj zračni prostor.

2. U skladu s člankom 1. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 551/2004, ova se Uredba primjenjuje na zračni prostor unutar europskih (ICAO EUR) i afričkih (ICAO AFI) regija Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva gdje su države članice odgovorne za pružanje usluga zračnog prometa.

⁽¹⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 20.⁽²⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 1.⁽³⁾ 13. izdanje – srpanj 2001. www.icao.int.⁽⁴⁾ 10. izdanje – srpanj 2005. www.icao.int.

Članak 2.**Definicije**

Osim relevantnih definicija iz članka 2. Uredbe (EZ) br. 549/2004, primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „rezervacija zračnog prostora” znači određeni dio zračnog prostora koji je privremeno rezerviran za isključivu ili specifičnu upotrebu po kategorijama korisnika;
2. „jedinica za usluge u zračnom prometu” znači jedinica, civilna ili vojna, koja je odgovorna za pružanje usluga u zračnom prometu;
3. „letovi koji se obavljaju prema pravilima instrumentalnog letenja” (IFR letovi) znači bilo koji letovi koji se obavljaju prema pravilima instrumentalnog letenja kako je određeno u Prilogu 2. ⁽¹⁾ Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944.;
4. „letovi koji se obavljaju prema pravilima vizualnog letenja” (VFR letovi) znači bilo koji letovi koji se obavljaju prema pravilima vizualnog letenja kako je određeno u Prilogu 2. ⁽²⁾ Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944.;
5. „klasifikacija zračnog prostora” znači razvrstavanje zračnog prostora u zračne prostore službi zračnog prometa određenih dimenzija, koji su označeni abecedno i unutar kojih se mogu odvijati određeni tipovi letova, te za koje su specificirane službe zračnog prometa i pravila rada; zračni prostori službi zračnog prometa razvrstavaju se kao klasa A do G kako je određeno u poglavlju 2, stavku 6.1. Priloga 11. ⁽³⁾ Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 11. svibnja 2006.

Članak 3.**Klasifikacija zračnog prostora iznad razine leta 195**

1. Države članice cjelokupni zračni prostor iznad razine leta 195 klasificiraju kao zračni prostor klase C.
 2. U skladu s člankom 4., države članice osiguravaju da su u zračnom prostoru klase C dopušteni IFR i VFR letovi, da se svim tim letovima pružaju usluge kontrole zračnog prometa te da se takvi IFR letovi razdvoje od drugih IFR letova i od VFR letova.
- VFR letovi razdvojeni su od IFR letova i primaju prometne informacije o drugim VFR letovima.

Članak 4.**Pristup VFR letova u zračni prostor iznad razine leta 195**

U zračnom prostoru iznad razine leta 195 države članice mogu, gdje je primjenjivo, uspostaviti rezervaciju zračnog prostora u kojem se mogu dopustiti VFR letovi.

Nadležna jedinica službe zračnog prometa može također odobriti VFR letove u zračnom prostoru iznad razine leta 195 do i uključujući razinu leta 285 u skladu s postupcima odobravanja koje uspostavljaju države članice i objavljuju ih u odgovarajućim objavama zrakoplovnih informacija.

Članak 5.**Stupanje na snagu i primjena**

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. srpnja 2007.

Za Komisiju
Jacques BARROT
Potpredsjednik

⁽¹⁾ 10. izdanje – srpanj 2005. www.icao.int.

⁽²⁾ 10. izdanje – srpanj 2005. www.icao.int.

⁽³⁾ 13. izdanje – srpanj 2001. www.icao.int.

32006R0768

L 134/16

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

20.5.2006.

UREDBA KOMISIJE (EZ) br. 768/2006**od 19. svibnja 2006.****o provedbi Direktive 2004/36/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u odnosu na prikupljanje i razmjenu informacija o sigurnosti zrakoplova koji koriste zračne luke Zajednice i upravljanje informacijskim sustavom****(Tekst značajan za EGP)**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Direktivu 2004/36/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o sigurnosti zrakoplova trećih zemalja koji koriste zračne luke Zajednice ⁽¹⁾, a posebno njegov članak 8. stavak 2.,

budući da:

- (1) Direktivom 2004/36/EZ uvodi se usklađeni pristup učinkovitoj provedbi međunarodnih sigurnosnih normi u Zajednici usklađivanjem pravila i postupaka za preglede na stajanci zrakoplova trećih zemalja koji pristaju u zračnim lukama u državama članicama. Ona propisuje da države članice prema usklađenom postupku obavljaju preglede na stajanci zrakoplova trećih zemalja koji pristanu u bilo koju zračnu luku Zajednice otvorenu za međunarodni zračni promet i za koje se sumnja da ne ispunjavaju međunarodne sigurnosne norme te da sudjeluju u prikupljanju i razmjeni informacija o obavljenim pregledima na stajanci.
- (2) Obveze država članica prema Zajednici koje proizlaze iz Direktive 2004/36/EZ mogu se u velikoj mjeri ispuniti sudjelovanjem država članica u programu procjene sigurnosti inozemnih zrakoplova (SAFA) koji je 1996. godine pokrenula Europska konferencija civilnog zrakoplovstva (ECAC) i čije je upravljanje povjereno Zajedničkoj zrakoplovnoj upravi (JAA). Zajednička zrakoplovna uprava ponajprije upravlja SAFA bazom podataka, potiče usklađeno osposobljavanje inspektora i osoblja koji sudjeluju u programu te osigurava razvijanje postupaka i prijedloga za poboljšanje programa i njegovih mjera kao i izvješćivanja o prikupljenim informacijama.
- (3) Potrebno je poboljšati sustav prikupljanja i razmjene informacija predviđenih Direktivom 2004/36/EZ imenovanjem jednog specijaliziranog stručnog tijela odgovornog za upravljanje SAFA sustavom u Zajednici.
- (4) Na temelju Uredbe (EZ) br. 1592/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ osniva se Europska agencija za sigurnost zračnog prometa kao jedino specijalizirano stručno tijelo zaduženo za pružanje pomoći Komisiji i za poduzimanje potrebnih mjera u okviru ovlasti koje su joj dane na temelju navedene Uredbe ili drugih propisa Zajednice.
- (5) U okviru sadašnjeg postupka prijelaza iz JAA sustava na Europsku agenciju za sigurnost zračnog prometa, potrebno je navedenoj Agenciji povjeriti zadaće vezane uz SAFA program koje je do sada izvršavala JAA. Ovaj bi prijelaz trebao doprinijeti jačanju programa i osiguranju njegove daljnje provedbe.
- (6) Nastavak SAFA programa i točna razmjena informacija o sigurnosti zrakoplova koji pristaju u zračne luke Zajednice zahtijevaju da SAFA sustav Zajednice sadrži najveću moguću količinu informacija, uključujući izvješća o pregledima na stajanci koje Direktiva 2004/36/EZ ne zahtijeva, no koji su obavljani u skladu s postupkom utvrđenim u Prilogu II. Direktivi 2004/36/EZ.
- (7) SAFA sustav Zajednice osigurava očuvanje dodane vrijednosti koja proizlazi iz operativne i tehničke suradnje s međunarodnim organizacijama.
- (8) SAFA sustav Zajednice također je potrebno dopuniti odgovarajućim aktivnostima koje su namijenjene osiguravanju zajedničkih normi za obavljanje pregleda na stajanci, poput nastavka izrade priručnika za preglede na stajanci, kao i aktivnosti osposobljavanja koje je razradila JAA.
- (9) Prepoznato je da je i dalje potrebno uključivati treće zemlje kako bi se osiguralo poboljšanje sigurnosti civilnog zrakoplovstva u cijeloj Europi. Stoga je potrebno poticati i promicati sudjelovanje trećih zemalja u SAFA sustavu Zajednice u skladu s odgovarajućim sporazumima kako bi se osigurao jednostavni prijelaz.

⁽¹⁾ SL L 143, 30.4.2004., str. 76.⁽²⁾ SL L 240, 7.9.2002., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1643/2003 (SL L 245, 29.9.2003., str. 7.).

(10) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem odbora uspostavljenim člankom 12. Uredbe Vijeća (EZ) br. 3922/1991 ⁽¹⁾,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

U smislu ove Uredbe „SAFA sustav Zajednice ” znači sustav uspostavljen Direktivom 2004/36/EZ i ovom Uredbom za prikupljanje, razmjenu i analizu informacija o sigurnosti zrakoplova i zračnih prijevoznika u zračnom prometu.

Članak 2.

1. Europska agencija za sigurnost zračnog prometa upravlja i ravna instrumentima i postupcima potrebnim za prikupljanje i razmjenu:

1. informacija određenih u člancima 3., 4. i 5. Direktive 2004/36/EZ;

2. informacija koje su dostavile treće zemlje ili međunarodne organizacije s kojima je Zajednica sklopila odgovarajuće sporazume ili organizacije s kojima je EASA sklopila odgovarajuće sporazume u skladu s člankom 18. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 1592/2002.

2. Upravljanje obuhvaća sljedeće zadaće:

1. prikupljanje podataka od država članica u vezi sa sigurnosnim informacijama o zrakoplovima koji koriste zračne luke Zajednice;

2. razvijanje, održavanje i redovito ažuriranje centralizirane baze podataka koja sadrži:

(a) sve informacije koje su države članice dužne prikupljati i učiniti dostupnim na temelju članaka 3., 4. i 5. Direktive 2004/36/EZ;

(b) sve ostale relevantne informacije koje se odnose na sigurnost zrakoplova i zračnih prijevoznika u zračnom prometu;

3. osiguranje potrebnih izmjena i poboljšanja primjene baze podataka;

⁽¹⁾ SL L 373, 31.12.1991., str. 4. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1592/2002 (SL L 240, 7.9.2002., str. 1.).

4. analiziranje informacija iz centralizirane baze podataka i ostalih relevantnih informacija koje se odnose na sigurnost zrakoplova i zračnih prijevoznika te na toj osnovi:

(a) savjetovati Komisiju i nadležna tijela država članica o mjerama koje je potrebno smjesta poduzeti i o politikama daljnjeg praćenja;

(b) izvijestiti Komisiju i nadležna tijela država članica o mogućim sigurnosnim problemima;

(c) predložiti Komisiji i nadležnim tijelima država članica usklađene aktivnosti kada je to zbog sigurnosnih razloga potrebno i osigurati usklađenost takvih aktivnosti na tehničkoj razini;

5. povezati se s drugim europskim institucijama i tijelima, međunarodnim organizacijama i nacionalnim zrakoplovnim tijelima radi razmjene informacija;

6. savjetovati Komisiju o budućem razvoju i strategiji SAFA sustava Zajednice.

Članak 3.

1. Države članice u centraliziranu bazu podataka smjesta unose:

1. izvješća o pregledima na stajanci navedena u članku 4. stavku 4. Direktive 2004/36/EZ;

2. izvješća o pregledima na stajanci koji se ne zahtijevaju Direktivom 2004/36/EZ, no koji su obavljani u skladu s postupkom utvrđenim u Prilogu II. Direktivi 2004/36/EZ.

2. Države članice Europskoj agenciji za sigurnost zračnog prometa dostavljaju svaku informaciju koja je korisna za primjenu Direktive 2004/36/EZ i za izvršavanje zadaća Europske agencije za sigurnost zračnog prometa koje su joj dodijeljene ovom Uredbom, što uključuje informacije sadržane u članku 3. Direktive 2004/36/EZ.

Članak 4.

Europska agencija za sigurnost zračnog prometa:

1. Komisiji podnosi prijedlog za priručnik za postupke provjere na stajanci i, prema potrebi, za daljnju razradu i ažuriranje priručnika i Priloga Direktivi 2004/36/EZ;

2. razvija programe osposobljavanja i potiče organizaciju i provedbu tečajeva osposobljavanja i radionica za inspektore kako bi se poboljšalo razumijevanje SAFA sustava Zajednice s ciljem doseganja zajedničke norme prilikom obavljanja pregleda na stajanci;
3. potiče i usklađuje program razmjene inspektora kojemu je cilj inspektorima omogućiti stjecanje praktičnog iskustva te doprinijeti usklađivanju postupaka.

Članak 5.

1. Europska agencija za sigurnost zračnog prometa svake godine priprema i prosljeđuje Komisiji:
 1. izvješće o SAFA sustavu Zajednice koje sadrži barem sljedeće informacije:
 - (a) stanje napretka sustava, uključujući postignute rezultate u pogledu prikupljanja i razmjene informacija, baze podataka, priručnika o pregledima na stajanci i mjerama osposobljavanja;
 - (b) stanje inspekcijskih pregleda obavljenih u tekućoj godini;

- (c) analizu rezultata inspekcijskih pregleda s naznakom kategorija nalaza;
- (d) mjere poduzete tijekom godine; i
- (e) priloge koji sadrže popise inspekcijskih pregleda razvrstanih prema državi poslovanja, tipu zrakoplova, zračnom prijevozniku i postotku utvrđenih činjenica u odnosu na broj inspekcijskih pregleda;

2. prijedlog agregiranog izvješća s podacima koji je dostupan javnosti i sadrži analizu svih informacija primljenih u skladu s člankom 5. Direktive 2004/36/EZ.

2. Komisija se u skladu s postupkom iz članka 10. stavka 5. Direktive 2004/36/EZ savjetuje s Odborom za sigurnost zračnog prometa u vezi s izvješćem o sustavu Zajednice za procjenu sigurnosti stranih zrakoplova iz prvoga podstavka.

Članak 6.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članci 1. do 5. primjenjuju se od 1. siječnja 2007.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 19. svibnja 2006.

Za Komisiju
Jacques BARROT
Potpredsjednik

32006R1032

L 186/27

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

7.7.2006.

UREDBA KOMISIJE (EZ) br. 1032/2006**od 6. srpnja 2006.****o utvrđivanju zahtjeva za automatske sustave za razmjenu podataka o letu u svrhu obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova između jedinica kontrole zračnog prometa****(Tekst značajan za EGP)**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (Uredba o interoperabilnosti ⁽¹⁾), a posebno njezin članak 3. stavak 1.,uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba ⁽²⁾), a posebno njezin članak 8. stavak 2.,

budući da:

- (1) Upravljanje zračnim prometom zahtijeva sigurne i djelotvorne mehanizme za obavješćivanje, koordinaciju i prijenos letova između jedinica kontrole zračnog prometa. Osiguravanje ovakvih mehanizama unutar Europske mreže za upravljanje zračnim prometom zahtijeva automatsku razmjenu podataka o letovima između sustava za obradu podataka o letu. Ispitivanje postojeće situacije unutar Zajednice je otkrilo da u nekim državama članicama ti mehanizmi još nisu dostigli zadovoljavajuću razinu te zahtijevaju daljnja unapređenja. Stoga za sustave za obradu podataka o letu treba utvrditi zahtjeve u vezi sa interoperabilnošću, učinkovitošću i kvalitetom usluge njihovih funkcija za razmjenu podataka o letu.
- (2) Europska organizacija za sigurnost zračnog prometa (Eurocontrol) je u skladu s člankom 8. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 549/2004 opunomoćena da razvije zahtjeve za automatske sustave za razmjenu podataka o letu u svrhu obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova. Ova se Uredba temelji na izvješću od 31. ožujka 2005. koje je rezultiralo iz ovog opunomoćenja.
- (3) Eurocontrolov standard za *on-line* razmjenu podataka priložen je Uredbi Komisije (EZ) br. 2082/2000 od 6. rujna 2000. o usvajanju Eurocontrolovih standarda i izmjeni

Direktive 97/15/EZ o usvajanju Eurocontrolovih standarda i izmjeni Direktive Vijeća 93/65/EEZ ⁽³⁾, čime njegova primjena u Zajednici postaje obvezna kod nabave novih sustava za obradu podataka o letu. Budući da je Uredba (EZ) 2082/2000 stavljena izvan snage 20. listopada 2005., potrebna je izmjena zakonodavstva Zajednice kako bi se osigurala dosljednost relevantnih zakonodavnih odredaba.

- (4) Ova Uredba ne obuhvaća vojne operacije i osposobljavanje kako je navedeno u članku 1. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 549/2004.
- (5) U Izjavi država članica o vojnim pitanjima povezanim s jedinstvenim europskim nebom ⁽⁴⁾, države članice su se obvezale na međusobnu suradnju, uz uvažavanje nacionalnih vojnih zahtjeva, kako bi svi korisnici zračnog prostora u svim državama članicama u potpunosti i jednoobrazno primjenjivali koncepciju fleksibilne upotrebe zračnog prostora.
- (6) Primjena koncepcije fleksibilne upotrebe zračnog prostora, kako je definirana u članku 2. stavku 22. Uredbe (EZ) br. 549/2004, zahtijeva uspostavu sustava za pravovremenu razmjenu podataka o letovima između jedinica koje pružaju operativne usluge kontrole zračnog prometa i vojnih kontrolnih jedinica.
- (7) Oblasni kontrolni centri trebali bi primjenjivati automatizirane postupke povezane s obavješćivanjem i početnom koordinacijom, kako bi se osigurala dosljedne letne informacije i kod predajnih i kod prijemnih jedinica, i kako bi se podržala koordinacija planiranih prijenosa letova. Ovi su postupci bili dio standarda propisanih Uredbom (EZ) br. 2082/2000 pa se stoga moraju primjenjivati od dana stupanja ove Uredbe na snagu.
- (8) Letne informacije koje se prenose tijekom postupka početne koordinacije moraju se ažurirati. Stoga bi se automatizirani postupci morali provoditi postupno kako bi se omogućila revizija informacija povezanih s letovima za koje se prethodno izveo postupak početne koordinacije ili prekida koordinacije, kada prijemna jedinica više nije odgovorna za let.

⁽¹⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 26.⁽²⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 1.⁽³⁾ SL L 254, 9.10.2000., str. 1.⁽⁴⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 9.

- (9) Osim centara oblasne kontrole i jedinice kontrole zračnog prometa bi mogle imati koristi od provedbe automatiziranih postupaka za obavješćivanje, početnu koordinaciju, reviziju koordinacije i prekida koordinacije letova. Ako se one za to odluče, zbog potrebe za interoperabilnošću Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (dalje u tekstu EATMN) moraju primjenjivati iste zahtjeve koje primjenjuju i centri oblasne kontrole.
- (10) Pravovremena razmjena podataka o letu između jedinica koje pružaju operativne usluge kontrole zračnog prometa i vojnih kontrolnih jedinica morala bi se oslanjati na postupnu provedbu automatiziranih postupaka. Prvi bi korak trebao biti uvođenje prijenosa osnovnih podataka o letu između takvih civilnih i vojnih jedinica, zajedno s mogućnošću da se oni prema potrebi ažuriraju.
- (11) Utvrđeni su dodatni automatizirani postupci pomoću kojih bi se poboljšala koordinacija između jedinica kontrole zračnog prometa ili između jedinica koje pružaju operativne usluge kontrole zračnog prometa i vojnih kontrolnih jedinica. Ako one odluče da primjenjuju dodatne automatizirane postupke, zbog potrebe za interoperabilnošću EATMN-a, moraju na te postupke primjenjivati usklađene zahtjeve.
- (12) Provedba ove Uredbe trebala bi omogućiti daljnji napredak u postizanju viših razina interoperabilnosti.
- (13) Radi održavanja ili poboljšanja postojećih razina sigurnosti, od država članica treba zahtijevati da osiguraju da predmetne strane provedu procjenu sigurnosti, uključujući identifikaciju opasnosti, procjenu rizika i postupke ublažavanja. Za usklađenu primjenu ovih postupaka na sustave na koje se odnosi ova Uredba, potrebno je utvrđivanje specifičnih zahtjeva sigurnosti za sve obvezne zahtjeve interoperabilnosti, učinkovitosti i kvalitete usluge.
- (14) U skladu s člankom 3. stavkom 3. točkom (d) Uredbe (EZ) br. 552/2004, provedbena pravila interoperabilnosti bi morala opisivati posebne postupke za procjenu sukladnosti, koji se trebaju koristiti za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova kao i za provjeru sustava.
- (15) U skladu s člankom 10. stavcima 1. i 2. Uredbe (EZ) br. 552/2004, datumi za primjenu prijelaznih odluka mogu biti određeni relevantnim provedbenim pravilima interoperabilnosti.
- (16) Proizvođačima i pružateljima usluga u zračnoj plovidbi trebalo bi omogućiti određeno razdoblje za razvoj novih sastavnih dijelova i sustava u skladu s novim tehničkim zahtjevima.

- (17) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za jedinstveno europsko nebo uspostavljenim člankom 5. Uredbe (EZ) br. 549/2004,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

- Ovom se Uredbom propisuju zahtjevi za automatsku razmjenu podataka o letu u svrhu obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova između jedinica kontrole zračnog prometa te u svrhu civilno-vojne koordinacije.
- Ova se Uredba primjenjuje na:
 - sustave za obradu podataka o letovima koji služe jedinicama kontrole zračnog prometa koje pružaju usluge u općem zračnom prometu;
 - sustave za razmjenu podataka o letovima koji podržavaju postupke koordinacije između jedinica koje pružaju operativne usluge kontrole zračnog prometa i vojnih kontrolnih jedinica.
- Ova se Uredba ne primjenjuje na razmjenu podataka o letovima između jedinica kontrole zračnog prometa koje upotrebljavaju sustave za obradu podataka o letovima iz stavka 2., kod kojih su podaci o letovima koji su obuhvaćeni ovom Uredbom usklađeni upotrebom zajedničkog sustava.

Članak 2.

Definicije

- Za potrebe ove Uredbe, primjenjuju se definicije utvrđene Uredbom (EZ) br. 549/2004.
- Osim definicija iz stavka 1., primjenjuju se sljedeće definicije:
 - „obavješćivanje” znači prijenos podataka koji se šalju iz predajne jedinice za ažuriranje sustava prijemne jedinice u okviru pripreme za koordinaciju;
 - „koordinacija” znači koordinacija između jedinica kontrole zračnog prometa pri planiranim prijelazima letova preko zajedničke granice, kako bi se osigurala sigurnost leta;
 - „jedinica kontrole zračnog prometa” (dalje u tekstu ATC jedinica) znači centar oblasne kontrole, jedinica prilazne kontrole ili aerodromski kontrolni toranj;

4. „civilno-vojna koordinacija” znači koordinacija između civilne i vojne strane koja je ovlaštena za donošenje odluka i dogovor o tijeku djelovanja;
5. „sustav za obradu podataka o letu” znači dio sustava za pružanje operativnih usluga kontrole zračnog prometa koji prima, automatski obrađuje i distribuira na radna mjesta jedinica za kontrolu zračnog prometa, podatke o planu leta i povezane poruke;
6. „jedinica koja pruža operativne usluge kontrole zračnog prometa” (dalje u tekstu ATS jedinica) znači jedinica, civilna ili vojna, koja je odgovorna za davanje usluga zračnog prometa;
7. „vojna kontrolna jedinica” znači bilo koja fiksna ili pokretna vojna jedinica koja upravlja vojnim zračnim prometom/ili obavlja druge poslove koji radi svoje specifične prirode mogu zahtijevati rezervaciju ili restrikciju zračnog prometa;
8. „predajna jedinica” znači jedinica kontrole zračnog prometa koja je u postupku prijenosa odgovornosti za pružanje operativnih usluga kontrole zračnog prometa određenom zrakoplovu na sljedeću ATC jedinicu na ruti leta;
9. „prijemna jedinica” znači jedinica kontrole zračnog prometa koja prima podatke;
10. „granica” znači vodoravna ili okomita ravnina koja označava zračni prostor u kojem ATC jedinica pruža operativne usluge kontrole zračnog prometa;
11. „centar oblasne kontrole” (dalje u tekstu ACC) znači jedinica koja je uspostavljena za pružanje operativnih usluga zračnog prometa za kontrolirane letove u područjima kontrole koja su pod njegovom nadležnošću;
12. „radno mjesto” znači namještaj i tehnička oprema na kojima član osoblja za pružanje operativnih usluga kontrole zračnog prometa obavlja zadatke povezane s njegovim poslom;
13. „plan leta” znači određene informacije koje se podnose jedinicama koje pružaju operativne usluge kontrole zračnog prometa, a odnose se na namjeravani let ili na dio leta zrakoplova;
14. „upozorenje” znači poruka koja se prikazuje na radnom mjestu, kada zakaže automatizirani sustav koordinacije;
15. „predviđeni podaci” znači točka koordinacije, predviđeno vrijeme zrakoplova i očekivana razina leta zrakoplova na točki koordinacije;
16. „sekundarni nadzorni radar” (dalje u tekstu SSR) znači nadzorni radarski sustav koji koristi odašiljače ili prijemnike i transpondere;
17. „pisani sporazum” znači sporazum između dviju susjednih ATC jedinica kojim se određuje kako se koordiniraju njihove odgovarajuće ATC nadležnosti;
18. „točka prijenosa kontrole” znači točka na putanji leta zrakoplova na kojoj se nadležnost za pružanje operativnih usluga kontrole zračnog prometa tom zrakoplovu prenosi s jedne ATC jedinice na sljedeću;
19. „koordinacijski podaci” znači podaci koji su važni za operativno osoblje u vezi s postupkom obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te u vezi s postupkom civilno-vojne koordinacije;
20. „predajna razina leta” znači razina leta dogovorena tijekom koordinacije ako je let vodoravan, ili odobrena razina leta prema kojoj se let nastavlja, ako se on u točki koordinacije spušta ili podiže;
21. „prihvatna jedinica” znači jedinica kontrole zračnog prometa koja sljedeća preuzima kontrolu nad zrakoplovom;
22. „točka koordinacije” (dalje u tekstu COP) znači točka na granici ili u blizini granice koju koriste i na koju se pozivaju ATC jedinice tijekom postupaka koordinacije;
23. „obaviještena jedinica” znači ATC jedinica koja je primila informacije;
24. „korelacija” znači postupak povezivanja podataka iz plana leta i radarske staze istog tog leta;
25. „otpuštanje” znači odobrenje koje kontrolor koji predaje zrakoplov daje kontroloru u prihvatnoj jedinici, da izdaje kontrolne upute zrakoplovu prije nego što on prijeđe točku prijenosa kontrole;
26. „raspoloživost” znači stupanj u kojem je sustav ili neki njegov dio operativan i dostupan kada je potreban za upotrebu;
27. „pouzdanost” znači vjerojatnost da oprema na tlu radi u okviru dopuštenih odstupanja.

Članak 3.

Zahtjevi koji se odnose na interoperabilnost i učinkovitost

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi osiguravaju sukladnost sustava iz članka 1. stavka 2. točke (a) koji služe ACC-ima, sa zahtjevima interoperabilnosti i učinkovitosti koji su navedeni u Prilogu I. dijelovima A i B.

2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi koji su u svom pisanom sporazumu specificirali da će izvoditi postupke obavješćivanja, početne koordinacije, revizije koordinacije, prekida koordinacije, osnovnih podataka o letu ili promjene osnovnih podataka o letu između ATC jedinica osim ACC-a, osiguravaju sukladnost sustava iz članka 1. stavka 2. točke (a) sa zahtjevima interoperabilnosti i učinkovitosti koji su navedeni u Prilogu I. dijelovima A i B.

3. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi koji su u svom pisanom sporazumu specificirali da će izvoditi postupke preduzetnog obavješćivanja i koordinacije, promjene frekvencije ili ručnog preuzimanja komunikacija, osiguravaju sukladnost sustava iz članka 1. stavka 2. točke (a) sa zahtjevima interoperabilnosti i učinkovitosti koji su navedeni u Prilogu I. dijelovima A i C.

4. Države članice osiguravaju da su sustavi iz članka 1. stavka 2. točke (b) u skladu sa zahtjevima interoperabilnosti i učinkovitosti, navedeni u Prilogu I. dijelovima A i B, u odnosu na postupke osnovnih podataka o letu i promjene osnovnih podataka o letu.

5. Kada jedinice koje pružaju operativne usluge kontrole zračnog prometa i vojne kontrolne jedinice provode između svojih sustava navedenih u članku 1. stavku 2. točki (b) postupke obavješćivanja o namjeri prijelaza, ulaganja zahtjeva za dozvolu za prijelaz, davanja protuprijedloga za prijelaz ili opoziva prijelaza, države članice osiguravaju sukladnost tih sustava sa zahtjevima interoperabilnosti i učinkovitosti koji su navedeni u Prilogu I. dijelovima A i C.

Članak 4.

Zahtjevi koji se odnose na kvalitetu usluga

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi osiguravaju sukladnost sustava iz članka 1. stavka 2. točke (a) sa zahtjevima koji se odnose na kvalitetu usluga, navedenim u Prilogu II.

2. Države članice osiguravaju sukladnost sustava iz članka 1. stavka 2. točke (b) sa zahtjevima koji se odnose na kvalitetu usluga, navedenim u Prilogu II.

Članak 5.

Povezani postupci

1. Za let na koji se odnosi početna koordinacija, dogovoreni uvjeti prijenosa leta su operativno obvezujući za obje ATC jedinice, osim u slučaju kada je koordinacija prekinuta ili revidirana.

2. Za let na koji se odnosi revizija koordinacije, dogovoreni uvjeti prijenosa leta su operativno obvezujući za obje ATC jedinice, osim u slučaju kada je koordinacija prekinuta ili su uvjeti dodatno revidirani.

3. Kada završetak revizije ili prekid koordinacije nije potvrđen u skladu s važećim zahtjevima koji se odnose na kvalitetu usluga, jedinica koja predaje let započinje verbalnu koordinaciju.

Članak 6.

Zahtjevi koji se odnose na sigurnost

Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da uključene strane, za sve promjene postojećih automatskih sustava za razmjenu podataka o letu, koje obuhvaća ova Uredba ili za uvođenje novih sustava obave prethodnu procjenu sigurnosti, uključujući identifikaciju opasnosti, procjenu rizika i postupke ublaženje rizika.

Tijekom ove procjene sigurnosti, moraju se uvažavati najmanje zahtjevi navedeni u Prilogu III.

Članak 7.

Sukladnost sastavnih dijelova ili prikladnost za uporabu

Prije izdavanja EZ izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu o kojoj se govori u članku 5. Uredbe (EZ) br. 552/2004, proizvođači sastavnih dijelova sustava iz članka 1. stavka 2. točaka (a) i (b) procjenjuju sukladnost ili prikladnost za uporabu tih sastavnih dijelova, u skladu sa zahtjevima navedenim u Prilogu IV. dijelu A.

Članak 8.

Provjera sustava

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, koji mogu dokazati da ispunjavaju uvjete navedene u Prilogu V., provode provjeru sustava iz članka 1. stavka 2. točke (a) u skladu sa zahtjevima navedenim u Prilogu IV. dijelu B.

2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi koji ne mogu dokazati da ispunjavaju uvjete navedene u Prilogu V., provjeru sustava iz članka 1. stavka 2. točke (a) povjeravaju prijavljenom tijelu. Ova se provjera izvodi u skladu sa zahtjevima navedenim u Prilogu IV. dijelu C.

3. Države članice osiguravaju da se provjerom sustava iz članka 1. stavka 2. točke (b) dokaže sukladnost tih sustava sa zahtjevima ove Uredbe koji se odnose na interoperabilnost, učinkovitost, kvalitetu usluga i sigurnost.

Članak 9.**Sukladnost**

Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale sukladnost s ovom Uredbom.

Članak 10.**Prijelazne odredbe**

1. Prijelazne odredbe iz članka 10. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 552/2004 primjenjuju se na sustave Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (dalje u tekstu EATMN) iz članka 1. stavka 2. od stupanja ove Uredbe na snagu u odnosu na postupke obavješćivanja i početne koordinacije.

Za postupke revizije koordinacije, prekida koordinacije, osnovnih podataka o letu ili promjene osnovnih podataka o letu primjenjuju se na EATMN sustave od 1. siječnja 2009.

2. Prijelazne odredbe iz članka 10. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 552/2004 primjenjuju se na sustave iz članka 1. stavka 2. od 31. prosinca 2012.

Članak 11.**Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se na sve EATMN sustave iz članka 1. stavka 2. u odnosu na postupke revizije koordinacije, prekida koordinacije, osnovnih podataka o letu i promjene osnovnih podataka o letu od 1. siječnja 2009.

Primjenjuje se na sve EATMN sustave iz članka 1. stavka 2. koji su na taj dan u upotrebi od 31. prosinca 2012.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 6. srpnja 2006.

Za Komisiju

Jacques BARROT

Potpredsjednik

PRILOG I.

Zahtjevi o interoperabilnosti i učinkovitosti

(iz članka 3.)

DIO A: OPĆI ZAHTJEVI

1. ZAHTJEVI U ODNOSU NA SUSTAV
 - 1.1. Sustav osigurava sve informacije potrebne za prikaz, obradu i kompilaciju sistemskih podataka koji se razmjenjuju u specificiranim postupcima.
 - 1.2. Sustav mora imati mogućnost automatskog primanja, pohranjivanja, obrade, izlučivanja i pripreme za prikazivanje te prijenosa informacija o letu koje su relevantne za postupke obavješćivanja, koordinacije i prijenosa te civilno-vojne koordinacije.
 - 1.3. Sustav daje upozorenje ako se otkriju greške ili nepravilnosti pri razmjeni podataka.
 - 1.4. Sustav mora imati mogućnost davanja upozorenja relevantnim radnim mjestima u vezi sa sistemskom razmjenom podataka.
 - 1.5. Sustav osoblju ATC-a omogućuje preinaku informacija o letu koje su relevantne za postupke.
 - 1.6. Sustav mora imati mogućnost da osoblju ATC-a osigura informacije o statusu relevantnih postupaka sistemske razmjene podataka.
2. POHRANJIVANJE PODATAKA SISTEMSKE RAZMJENE PODATAKA
 - 2.1. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi pohranjuje podatke sistemske razmjene podataka na način koji omogućuju pozivanje i prikazivanje pohranjenih podataka.

DIO B. ZAHTJEVI ZA OBVEZNE POSTUPKE KOJI SE TEMELJE NA SISTEMSKOJ RAZMJENI PODATAKA

1. OBAVJEŠĆIVANJE
 - 1.1. Predmetne informacije o letu
 - 1.1.1. Informacije koje se odnose na postupak obavješćivanja moraju uključivati najmanje:
 - identifikaciju zrakoplova,
 - SSR mod i kod (ako je na raspolaganju),
 - zračna luka odlaska,
 - predviđene podatke,
 - zračna luka odredišta,
 - broj i tip zrakoplova,
 - tip leta,
 - mogućnosti i status opreme.
 - 1.1.2. Informacije o „mogućnostima i statusu opreme” uključuju najmanje smanjeni minimum vertikalnog razdvajanja (dalje u tekstu „RSVM”) i mogućnost 8.33 KHz.
 - 1.1.3. Informacije o „mogućnostima i statusu opreme” mogu sadržavati i druge elemente u skladu s pisanim sporazumom.
 - 1.2. Pravila primjene
 - 1.2.1. Postupak obavješćivanja izvodi se najmanje jedanput za svaki odgovarajući let za koji je planirano da će prijeći granicu, osim u slučaju kada let podliježe postupku obavješćivanja i koordinacije prije uzlijetanja.
 - 1.2.2. Kriteriji za prekogranično obavješćivanje o letovima moraju biti u skladu sa sporazumom.

- 1.2.3. Ako se postupak obavješćivanja ne može izvesti do međusobno dogovorenog vremena prije postupka početne koordinacije, treba ga uključiti u postupak početne koordinacije.
- 1.2.4. Ako se izvodi, postupak obavješćivanja mora prethoditi postupku početne koordinacije.
- 1.2.5. Postupak obavješćivanja obavlja se ponovno svaki put kada se prije postupka početne koordinacije promijeni bilo koji od sljedećih podataka:
 - COP,
 - očekivani SSR kod na točki prijenosa kontrole,
 - zračna luka odredišta,
 - tip zrakoplova,
 - mogućnosti i status opreme.
- 1.2.6. Ako se utvrde odstupanja između prenesenih podataka i odgovarajućih podataka u prijemnom sustavu, ili ako takve informacije nisu na raspolaganju, što bi rezultiralo potrebom za korektivnim mjerama kada se prime sljedeći podaci u sklopu početne koordinacije, to se odstupanje predaje na rješavanje odgovarajućem radnom mjestu.
- 1.3. Vremenski kriteriji za započinjanje postupka obavješćivanja
 - 1.3.1. Postupak obavješćivanja započinje parametarski broj minuta prije procijenjenog vremena COP-a.
 - 1.3.2. Parametri obavješćivanja moraju biti uključeni u pisani sporazum između dotičnih jedinica ATC-a.
 - 1.3.3. Parametri obavješćivanja mogu se odrediti posebno za svaku točku koordinacije.
2. POČETNA KOORDINACIJA
 - 2.1. Predmetne informacije o letu
 - 2.1.1. Informacije koje se odnose na postupak početne koordinacije moraju uključivati najmanje:
 - identifikaciju zrakoplova,
 - SSR mod i kod,
 - zračna luka odlaska,
 - predviđene podatke,
 - zračna luka odredišta,
 - broj i tip zrakoplova,
 - tip leta,
 - mogućnosti i status opreme.
 - 2.1.2. Informacije o „mogućnostima i statusu opreme” uključuju najmanje „RSVM” i mogućnost 8.33 KHz.
 - 2.1.3. Informacije o „mogućnostima i statusu opreme” mogu sadržavati i druge elemente obostrano dogovorene pisanim sporazumom.

- 2.2. Pravila primjene
- 2.2.1. Postupak početne koordinacije izvodi se za sve odgovarajuće letove za koje se planira prijelaz granice.
- 2.2.2. Kriteriji za prekograničnu početnu koordinaciju letova moraju biti u skladu s pisanim sporazumom.
- 2.2.3. Ako već nije započet ručno, postupak početne koordinacije započinje automatski:
- u obostrano dogovorenom parametarskom vremenskom razdoblju prije procijenjenog vremena u točki koordinacije, ili
 - u vrijeme kada je let na obostrano dogovorenoj udaljenosti od točke koordinacije,
- u skladu s pisanim sporazumom.
- 2.2.4. Postupak početne koordinacije za let izvodi se samo jedanput, osim ako se započne postupak prekida koordinacije.
- 2.2.5. Nakon prekida postupka koordinacije, ista jedinica može ponovno započeti postupak početne koordinacije.
- 2.2.6. Predajna se jedinica obavješćuje o završetku postupka početne koordinacije, uključujući potvrdu prijemne jedinice – let se tada smatra „koordiniranim”.
- 2.2.7. Ako se ne potvrdi završetak postupka početne koordinacije u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem na radnom mjestu koje je odgovorno za koordinaciju leta unutar predajne jedinice.
- 2.2.8. Informacije o početnoj koordinaciji stavljaju se na raspolaganje odgovarajućem radnom mjestu u prijemnoj jedinici.
3. REVIZIJA KOORDINACIJE
- 3.1. Predmetne informacije o letu
- 3.1.1. Postupak revizije koordinacije osigurava povezivanje s letom koji je prethodno koordiniran.
- 3.1.2. Revizija koordinacije osigurava sljedeće informacije o letu, ako su one promijenjene:
- SSR mod i kod,
 - procijenjeno vrijeme i razina leta,
 - mogućnosti i status opreme.
- 3.1.3. Ako je tako obostrano dogovoreno, podaci revizije koordinacije sadrže sljedeće podatke, ako su se oni promijenili:
- točku koordinacije,
 - rutu.
- 3.2. Pravila primjene
- 3.2.1. Postupak revizije koordinacije može se izvoditi jedanput ili više puta s jedinicom s kojom se let trenutačno koordinira.
- 3.2.2. Postupak revizije koordinacije se izvodi, ako:
- se procijenjeno vrijeme preleta na točki koordinacije razlikuje od onog koje je prethodno dano više od obostrano dogovorene vrijednosti,
 - se razina predaje, SSR kod ili mogućnosti i status opreme razlikuju od prethodno danih.

- 3.2.3. Ako je tako obostrano dogovoreno, postupak revizije koordinacije provodi se kada dođe do bilo kakve promjene sljedećeg:
- točke koordinacije,
 - rute.
- 3.2.4. Predajna jedinica se obavješćuje o završetku postupka revizije koordinacije, uključujući potvrdu prijemne jedinice.
- 3.2.5. Ako se ne potvrdi završetak postupka revizije koordinacije u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem na radnom mjestu koje je odgovorno za koordinaciju leta unutar predajne jedinice.
- 3.2.6. Postupak revizije koordinacije izvodi se neposredno nakon relevantnog unosa ili ažuriranja.
- 3.2.7. Postupak revizije koordinacije zaustavlja se nakon što je let za obostrano dogovoreno vrijeme/udaljenost udaljen od točke prijenosa kontrole u skladu sa sporazumom.
- 3.2.8. Informacije o reviziji koordinacije stavljaju se na raspolaganje odgovarajućem radnom mjestu u prijemnoj jedinici.
4. PREKID KOORDINACIJE
- 4.1. Predmetne informacije o letu
- 4.1.1. Postupak prekida koordinacije osigurava povezivanje s prethodnim postupkom obavješćivanja ili koordinacije koji je otkazan.
- 4.2. Pravila primjene
- 4.2.1. Postupak prekida koordinacije izvodi se s jedinicom za koordinirani let, ako:
- ta jedinica više nije sljedeća jedinica u koordinacijskom nizu,
 - je plan leta u predajnoj jedinici otkazan i koordinacija više nije relevantna,
 - ako je od prethodne jedinice primljena informacija o prekidu koordinacije u odnosu na određeni let.
- 4.2.2. Postupak prekida koordinacije može se izvoditi s jedinicom za let za koji je obavljeno izvješćivanje, ako:
- ta jedinica više nije sljedeća jedinica u koordinacijskom nizu,
 - je plan leta u predajnoj jedinici otkazan i koordinacija više nije relevantna,
 - ako je od prethodne jedinice primljena informacija o prekidu koordinacije u odnosu na let,
 - ako let kasni na ruti i revidirana procjena ne može biti određena automatski.
- 4.2.3. Predajna jedinica obavješćuje se o završetku postupka prekida koordinacije, uključujući potvrdu prijemne jedinice.
- 4.2.4. Ako se ne potvrdi završetak postupka prekida koordinacije u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem na radnom mjestu koje je odgovorno za koordinaciju leta unutar predajne jedinice.
- 4.2.5. Informacije o prekidu koordinacije stavljaju se na raspolaganje odgovarajućem radnom mjestu u jedinici koja je obaviještena ili jedinici s kojom je koordinacija prekinuta.

5. OSNOVNI PODACI O LETU
 - 5.1. Predmetne informacije o letu
 - 5.1.1. Informacije u okviru postupka osnovnih podataka o letu osiguravaju najmanje:
 - identifikaciju zrakoplova
 - SSR mod i kod.
 - 5.1.2. Bilo kakve dodatne informacije koje se daju u okviru postupka osnovnih podataka o letu podliježu obostranom sporazumu.
 - 5.2. Pravila primjene
 - 5.2.1. Postupak osnovnih podataka o letu izvodi se automatski za svaki odgovarajući let.
 - 5.2.2. Kriteriji za osnovne podatke o letu moraju biti u skladu s pisanim sporazumom.
 - 5.2.3. Predajna jedinica se obavješćuje o završetku postupka osnovnih podataka o letu, uključujući potvrdu prijemne jedinice.
 - 5.2.4. Ako se ne potvrdi završetak postupka osnovnih podataka o letu u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem na odgovarajućem radnom mjestu unutar predajne jedinice.
6. PROMJENA OSNOVNIH PODATAKA O LETU
 - 6.1. Predmetne informacije o letu
 - 6.1.1. Postupak promjene osnovnih podataka o letu osigurava povezivanje s letom na koji odnosi prethodni postupak osnovnih podataka o letu.
 - 6.1.2. Bilo kakve druge informacije koje se odnose na postupak promjene osnovnih podataka o letu i s njima povezani kriteriji, podliježu obostranom sporazumu.
 - 6.2. Pravila primjene
 - 6.2.1. Postupak promjene osnovnih podataka o letu izvodi se samo za let o kojem je prethodno dana obavijest u okviru postupka osnovnih podataka o letu.
 - 6.2.2. Postupak promjene osnovnih podataka o letu započinje automatski u skladu s obostrano dogovorenim kriterijima.
 - 6.2.3. Predajna se jedinica obavješćuje o završetku postupka promjene osnovnih podataka o letu, uključujući potvrdu prijemne jedinice.
 - 6.2.4. Ako se ne potvrdi završetak postupka promjene osnovnih podataka o letu u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem na odgovarajućem radnom mjestu unutar predajne jedinice.
 - 6.2.5. Informacija o promjeni osnovnih podataka o letu stavlja se na raspolaganje odgovarajućem radnom mjestu u prijemnoj jedinici.

DIO C: ZAHTJEVI ZA IZBORNE POSTUPKE KOJI SE TEMELJE NA SISTEMSKOJ RAZMJENI PODATAKA

1. PREDUZLETNO OBAVJEŠĆIVANJE I KOORDINACIJA
 - 1.1. Predmetne informacije o letu
 - 1.1.1. Informacije koje se odnose na postupak preduzetnog obavješćivanja i koordinacije moraju uključivati najmanje:
 - identifikaciju zrakoplova,
 - SSR mod i kod (ako je na raspolaganju),
 - zračnu luku odlaska,
 - procijenjeno vrijeme uzleta ili predviđene podatke, kako je obostrano dogovoreno,

- zračnu luku odredišta,
 - broj i tip zrakoplova.
- 1.1.2. Informacije koje se odnose na postupak preduzetnog obavješćivanja i koordinacije iz jedinice kontrole završne kontrolirane oblasti (TMA) ili ACC moraju uključivati sljedeće:
- tip leta
 - mogućnosti i status opreme.
- 1.1.3. Informacije o „mogućnostima i statusu opreme” uključuju najmanje RSVM i mogućnost 8.33 KHz.
- 1.1.4. Informacije o „mogućnostima i statusu opreme” mogu sadržavati i druge elemente kako je obostrano dogovoreno pisanim sporazumom.
- 1.2. Pravila primjene
- 1.2.1. Postupak preduzetnog obavješćivanja i koordinacije izvodi se jedanput ili više puta za svaki odgovarajući let za koji je planirano da će prijeći granicu, kada vrijeme leta od uzleta do točke koordinacije nije dovoljno da bi se mogli obaviti postupci početne koordinacije i obavješćivanja.
- 1.2.2. Kriteriji za prekogranično preduzetno obavješćivanje i koordinaciju letova moraju biti u skladu s pisanim sporazumom.
- 1.2.3. Postupak preduzetnog obavješćivanja i koordinacije obavlja se ponovno svaki put kada se prije uzleta promijeni bilo koji podatak koji je povezan s prethodnim postupkom preduzetnog obavješćivanja i koordinacije.
- 1.2.4. Predajna se jedinica obavješćuje o završetku postupka preduzetnog obavješćivanja i koordinacije, uključujući potvrdu prijemne jedinice.
- 1.2.5. Ako se ne potvrdi završetak postupka preduzetnog obavješćivanja i koordinacije u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem na radnom mjestu koje je odgovorno za obavješćivanje/koordinaciju leta unutar predajne jedinice.
- 1.2.6. Informacije o preduzetnom obavješćivanju/koordinaciji stavljaju se na raspolaganje odgovarajućem radnom mjestu u jedinici koja se obavješćuje.
2. PROMJENA FREKVENCIJE
- 2.1. Predmetne informacije o letu
- 2.1.1. Informacije koje se odnose na postupak promjene frekvencije moraju uključivati najmanje:
- identifikaciju zrakoplova.
- 2.1.2. Informacije koje se odnose na postupak promjene frekvencije uključuju bilo koje od sljedećih podataka, ako su na raspolaganju:
- oznaku oslobađanja,
 - odobrenu razinu leta,
 - dodijeljen smjer/putanju ili izravno odobrenje,
 - dodijeljenu brzinu,
 - dodijeljenu stopu uspinjanja/spuštanja.
- 2.1.3. Ako je obostrano tako dogovoreno, podaci o promjeni frekvencije uključuju sljedeće:
- trenutni položaj na putanju,
 - frekvenciju za koju je dana uputa.

- 2.2. Pravila primjene
 - 2.2.1. Postupak promjene frekvencije započinje predajni kontrolor ručno.
 - 2.2.2. Predajna ATC jedinica obavješćuje se o završetku postupka promjene frekvencije, uključujući potvrdu prijemne jedinice.
 - 2.2.3. Ako se ne potvrdi završetak postupka promjene frekvencije u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem na odgovarajućem radnom mjestu unutar predajne ATC jedinice.
 - 2.2.4. Informacije o promjeni frekvencije stavljaju se bez odlaganja na raspolaganje prijemnom kontroloru.
3. RUČNO PREUZIMANJE KOMUNIKACIJA
 - 3.1. Predmetne informacije o letu
 - 3.1.1. Informacije koje se odnose na postupak ručnog preuzimanja komunikacija moraju uključivati najmanje identifikaciju zrakoplova.
 - 3.2. Pravila primjene
 - 3.2.1. Postupak ručnog preuzimanja komunikacija započinje prijemna jedinica kada se uspostavi komunikacija.
 - 3.2.2. Prijemna ATC jedinica obavješćuje se o završetku postupka ručnog preuzimanja komunikacija, uključujući potvrdu predajne jedinice.
 - 3.2.3. Ako se ne potvrdi završetak postupka ručnog preuzimanja komunikacija u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem na odgovarajućem radnom mjestu unutar prijemne ATC jedinice.
 - 3.2.4. Informacije o ručnom preuzimanju komunikacija stavljaju se odmah na raspolaganje kontroloru u predajnoj jedinici.
4. OBAVIJEŠĆIVANJE O NAMJERI PRIJELAZA
 - 4.1. Predmetne informacije o letu
 - 4.1.1. Informacije koje se odnose na postupak obavješćivanja o namjeri prijelaza uključuju najmanje:
 - identifikaciju zrakoplova,
 - SSR mod i kod,
 - broj i tip zrakoplova,
 - oznaku odgovornog sektora,
 - rutu prijelaza uključujući procijenjeno vrijeme i razinu leta za svaku točku na ruti.
 - 4.2. Pravila primjene
 - 4.2.1. Postupak obavješćivanja o namjeri prijelaza započinje kontrolor ručno ili se započinje automatski kako je opisano u pisanom sporazumu.
 - 4.2.2. Jedinica koja obavješćuje, obavješćuje se o završetku postupka obavješćivanja o namjeri prijelaza, uključujući potvrdu jedinice koja se obavješćuje.
 - 4.2.3. Ako se ne potvrdi završetak postupka obavješćivanja o namjeri prijelaza u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem u jedinici koja obavješćuje.
 - 4.2.4. Informacije o obavješćivanju o namjeri prijelaza stavljaju se na raspolaganje odgovarajućem radnom mjestu u jedinici koja se obavješćuje.

5. ZAHTEJ ZA ODOBRENJE PRIJELAZA
 - 5.1. Predmetne informacije o letu
 - 5.1.1. Informacije koje se odnose na postupak zahtjeva za odobrenje prijelaza uključuju najmanje:
 - identifikaciju zrakoplova,
 - SSR mod i kod,
 - broj i tip zrakoplova,
 - oznaku odgovornog sektora,
 - rutu prijelaza uključujući procijenjeno vrijeme i razinu leta za svaku točku na ruti.
 - 5.1.2. Ako je tako obostrano dogovoreno, zahtjev za odobrenje prijelaza sadrži podatke o mogućnostima i statusu opreme.
 - 5.1.3. Informacije o „mogućnostima i statusu opreme” uključuju najmanje RSVM.
 - 5.1.4. Informacije o „mogućnostima i statusu opreme” mogu sadržavati i druge elemente kako je obostrano dogovoreno.
 - 5.2. Pravila primjene
 - 5.2.1. Zahtjev za odobrenje prijelaza započinje kontrolor prema svom vlastitom sudu, u skladu s uvjetima navedenim u pisanom sporazumu.
 - 5.2.2. Jedinica koja ulaže zahtjev obavješćuje se o završetku postupka zahtjeva za odobrenje prijelaza, uključujući potvrdu jedinice koja prima zahtjev.
 - 5.2.3. Ako se ne potvrdi završetak postupka zahtjeva za odobrenje prijelaza u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem odgovarajućeg radnog mjesta u jedinici koja ulaže zahtjev.
 - 5.2.4. Informacije o zahtjevu za odobrenje prijelaza stavljaju se na raspolaganje odgovarajućem radnom mjestu u jedinici koja prima zahtjev.
 - 5.3. Operativni odgovor
 - 5.3.1. Na postupak zahtjeva za odobrenje prijelaza odgovora se:
 - prihvaćanjem predloženih detalja o ruti/zračnom prostoru prijelaza,
 - protuprijedlogom koji sadrži drukčije detalje o ruti/zračnom prostoru prijelaza, kako je određeno u donjem odjeljku 6., ili
 - odbijanjem predloženih detalja o ruti/zračnom prostoru prijelaza.
 - 5.3.2. Ako se operativni odgovor ne primi unutar obostrano dogovorenog vremenskog intervala, dat će se odgovarajuće upozorenje radnom mjestu u jedinici koja ulaže zahtjev.
6. PROTUPRIJEDLOG ZA PRIJELAZ
 - 6.1. Predmetne informacije o letu
 - 6.1.1. Postupak protuprijedloga za prijelaz osigurava povezivanje s letom za koji je prethodno obavljena koordinacija.
 - 6.1.2. Informacije koje se odnose na postupak protuprijedloga za prijelaz uključuju najmanje:
 - identifikaciju zrakoplova,
 - rutu prijelaza uključujući procijenjeno vrijeme i razinu leta za svaku točku na ruti.

- 6.2. Pravila primjene
- 6.2.1. Protuprijedlog uključuje predloženu novu razinu i/ili rutu leta.
- 6.2.2. Jedinica koja daje protuprijedlog obavješćuje se o završetku postupka protuprijedloga za prijelaz, uključujući potvrdu jedinice koja je dala prvobitni zahtjev.
- 6.2.3. Ako se ne potvrdi završetak postupka protuprijedloga za prijelaz u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem odgovarajućeg radnog mjesta u jedinici koja daje protuprijedlog.
- 6.2.4. Informacije o protuprijedlogu za prijelaz stavljaju se na raspolaganje odgovarajućem radnom mjestu u jedinici koja je uložila prvobitni zahtjev.
- 6.3. Operativni odgovor
- 6.3.1. Nakon potvrde o uspješnoj obradi informacija o protuprijedlogu za prijelaz u jedinici koja je uložila prvobitni zahtjev, slijedi operativni odgovor jedinice koja je uložila prvobitni zahtjev.
- 6.3.2. Operativni odgovor na protuprijedlog za prijelaz može biti prihvaćanje ili odbijanje.
- 6.3.3. Ako se operativni odgovor ne primi unutar obostrano dogovorenog vremenskog intervala, dat će se upozorenje odgovarajućem radnom mjestu u jedinici koja je dala protuprijedlog.
7. OTKAZIVANJE PRIJELAZA
- 7.1. Predmetne informacije o letu
- 7.1.1. Postupak otkazivanja prijelaza osigurava povezivanje s prethodnim postupkom obavješćivanja ili koordiniranja koji je otkazan.
- 7.2. Pravila primjene
- 7.2.1. Postupak otkazivanja prijelaza započinje jedinica koja je odgovorna za let, kada se dogodi nešto od sljedećeg:
- let o kojem se prethodno obavijestilo postupkom osnovnih podataka o letu sada neće ući u zračni prostor obaviještene jedinice, ili više nije značajan za obaviještenu jedinicu,
 - prijelaz se neće obaviti rutom koja je navedena u informacijama sadržanim u obavijesti o prijelazu,
 - prijelaz se neće obaviti u skladu s uvjetima o kojima se dogovara ili u skladu s uvjetima koji su dogovoreni nakon dijaloga o prijelazu zračnog prostora.
- 7.2.2. Postupak otkazivanja prijelaza započinje se automatski ili ga započinje kontrolor ručno, u skladu s pisanim sporazumom.
- 7.2.3. Jedinica koja otkazuje prijelaz obavješćuje se o završetku postupka otkazivanja prijelaza, uključujući potvrdu jedinice koja je obaviještena/kojoj je uloženi zahtjev.
- 7.2.4. Ako se ne potvrdi završetak postupka otkazivanja prijelaza u okviru važećih zahtjeva kvalitete usluge, to će rezultirati upozorenjem odgovarajućeg radnog mjesta u jedinici koja otkazuje prijelaz.
- 7.2.5. Informacije o otkazivanju prijelaza stavljaju se na raspolaganje odgovarajućem radnom mjestu u jedinici koja je obaviještena/kojoj je uloženi zahtjev.

*PRILOG II.***Zahtjevi u vezi s kvalitetom usluge****(iz članka 4.)**

1. Raspoloživost, pouzdanost, sigurnost podataka i integritet podataka
 - 1.1. Oprema za sistemsku razmjenu podataka je na raspolaganju tijekom radnih sati jedinice.
 - 1.2. O bilo kojim planiranim razdobljima u kojima oprema ne radi, obostrano se dogovaraju dvije predmetne jedinice.
 - 1.3. Pouzdanost veze za sistemsku razmjenu podataka mora biti najmanje 99,86 %.
 - 1.4. U skladu s prihvaćenim postupcima osigurava se odgovarajuća razina integriteta i sigurnosti podataka koji se razmjenjuju upotrebom opreme sustava za razmjenu podataka.
2. Trajanje postupka
 - 2.1. Trajanje postupka je interval između započinjanja postupka i trenutka u kojem se početnoj jedinici stavi na raspolaganje potrebna potvrda.
 - 2.2. Trajanje postupka ne uključuje operativne odgovore, u slučajevima kada su oni potrebni.
 - 2.3. O najdužem trajanju postupka prije nego što se izda upozorenje, obostrano se dogovara.

—

*PRILOG III.***Zahtjevi o sigurnosti****(iz članka 6.)**

1. Provedba razmjene sistemskih podataka i veza glasovnih komunikacija zemlja-zemlja mora u najvećoj mogućoj mjeri isključivati mogućnost istovremene pogreške.
2. Zahtjevi o interoperabilnosti i učinkovitosti navedeni u stavcima 3.2.4., 3.2.5., 4.2.3., 4.2.4., 5.2.3., 5.2.4., 6.2.3. i 6.2.4. Priloga I. dijela B, smatraju se također zahtjevima o sigurnosti.
3. Zahtjevi kvalitete usluge navedeni u Prilogu II. za postupke revizije koordinacije, prekida koordinacije, osnovnih podataka o letu i promjene osnovnih podataka o letu, smatraju se također zahtjevima o sigurnosti.

—

PRILOG IV.

DIO A: ZAHTJEVI ZA OCJENU SUKLADNOSTI ILI PRIKLADNOSTI ZA UPORABU SASTAVNIH DIJELOVA IZ ČLANKA 7.

1. Postupcima provjere u fazi testiranja dokazuje se sukladnost sastavnih dijelova sa zahtjevima ove Uredbe u vezi sa interoperabilnošću, učinkovitošću, kvalitetom usluga i sigurnošću te njihova prikladnost za uporabu.
2. Proizvođač upravlja postupcima ocjene sukladnosti, i posebno:
 - određuje prikladne uvjete testiranja,
 - provjerava opisuje li plan testiranja sastavne dijelove u uvjetima testiranja,
 - provjerava udovoljava li plan testiranja u potpunosti svim primjenljivim zahtjevima,
 - osigurava dosljednost i kvalitetu tehničke dokumentacije i plana testiranja,
 - planira organizaciju testiranja, kadrove, instalaciju i konfiguraciju platforme za testiranje,
 - obavlja inspekcije i testove, kako je navedeno u planu testiranja,
 - piše izvješće u kojem prikazuje rezultate inspekcija i testiranja.
3. Proizvođač osigurava da sastavni dijelovi, pomoću kojih se izvode razmjene podataka u postupku obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te u postupku civilno-vojne koordinacije, a koji su uključeni u uvjete testiranja, zadovoljavaju zahtjeve ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću i učinkovitošću, kvalitetom usluge i sigurnošću.
4. Nakon što se obavi zadovoljavajuća provjera sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, proizvođač na svoju odgovornost izdaje EZ izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, navodeći posebno zahtjeve ove Uredbe koje ti sastavni dijelovi zadovoljavaju i s njima povezane uvjete upotrebe u skladu s Prilogom III. točkom 3. Uredbe o interoperabilnosti.

DIO B: ZAHTJEVI ZA PROVJERU SUSTAVA IZ ČLANKA 8. STAVKA 1.

1. Postupcima provjere u simuliranim uvjetima koji odražavaju operativne uvjete ovih sustava dokazuje se sukladnost ovih sustava sa zahtjevima ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću, učinkovitošću, kvalitetom usluga i sigurnošću.
2. Provjera sustava pomoću kojih se izvode razmjene podataka u postupku obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te u postupku civilno-vojne koordinacije, izvodi se u skladu s prikladnim i priznatim postupcima testiranja.
3. Alati za provjeru sustava pomoću kojih se izvode razmjene podataka u postupku obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te u postupku civilno-vojne koordinacije, moraju imati odgovarajuću funkcionalnost.
4. Provjerom sustava pomoću kojih se izvode razmjene podataka u postupku obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te u postupku civilno-vojne koordinacije, dobivaju se elementi tehničkog dosjea iz Priloga IV. točke 3. Uredbe o interoperabilnosti, kao i sljedeći elementi:
 - opis provedbe,
 - izvješće o inspekcijama i testovima koji su izvedeni prije stavljanja sustava u rad.

5. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi upravlja postupcima provjere, i posebno:
 - određuje prikladne simulirano operativne i tehničke uvjete koji odražavaju operativne uvjete,
 - provjerava opisuje li plan testiranja integraciju razmjene podataka koja podržava postupak obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te postupak civilno-vojne koordinacije u sustav koji se testira u simuliranim operativnim i tehničkim uvjetima,
 - provjerava obuhvaća li plan testiranja u potpunosti zahtjeve ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću i učinkovitošću, kvalitetom usluge i sigurnošću,
 - osigurava dosljednost i kvalitetu tehničke dokumentacije i plana testiranja,
 - planira organizaciju testiranja, kadrove, instalaciju i konfiguraciju platforme za testiranje,
 - obavlja inspekcije i testove, kako je navedeno u planu testiranja,
 - piše izvješće u kojem prikazuje rezultate inspekcija i testiranja.
6. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi osigurava da provedba razmjene podataka u postupku obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te u postupku civilno-vojne koordinacije, koja je integrirana u sustave koji rade u simuliranim operativnim uvjetima, zadovoljava zahtjeve ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću i učinkovitošću, kvalitetom usluge i sigurnošću.
7. Nakon što se obavi zadovoljavajuća provjera sukladnosti, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi izdaju EZ izjavu o provjeri sustava koju dostavlja nacionalnom nadzornom tijelu zajedno s tehničkim dosjeom, kako se to zahtijeva člankom 6. Uredbe o interoperabilnosti.

DIO C: ZAHTJEVI ZA PROVJERU SUSTAVA IZ ČLANKA 8. STAVKA 2.

1. Postupcima provjere u simuliranim uvjetima koji odražavaju operativne uvjete ovih sustava dokazuje se sukladnost ovih sustava sa zahtjevima ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću, učinkovitošću, kvalitetom usluga i sigurnošću.
2. Provjera sustava pomoću kojih se izvode razmjene podataka u postupku obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te u postupku civilno-vojne koordinacije izvodi se u skladu s prikladnim i priznatim postupcima testiranja.
3. Alati za provjeru sustava pomoću kojih se izvode razmjene podataka u postupku obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te u postupku civilno-vojne koordinacije moraju imati odgovarajuću funkcionalnost.
4. Provjerom sustava pomoću kojih se izvode razmjene podataka u postupku obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te u postupku civilno-vojne koordinacije dobivaju se elementi tehničkog dosjea iz Priloga IV. točke 3. Uredbe o interoperabilnosti, kao i sljedeći elementi:
 - opis provedbe,
 - izvješće o inspekcijama i testovima koji su izvedeni prije stavljanja sustava u rad.

5. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi utvrđuje odgovarajuće simulirane operativne i tehničke uvjete koji odražavaju operativne uvjete i organizira da prijavljeno tijelo obavi postupke provjere.
 6. Prijavljeno tijelo upravlja postupcima provjere, i posebno:
 - provjerava opisuje li plan testiranja integraciju razmjene podataka koja podržava postupak obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te postupak civilno-vojne koordinacije, u sustav koji se testira u simuliranim operativnim i tehničkim uvjetima,
 - provjerava obuhvaća li plan testiranja u potpunosti zahtjeve ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću i učinkovitošću, kvalitetom usluge i sigurnošću,
 - osigurava dosljednost i kvalitetu tehničke dokumentacije i plana testiranja,
 - planira organizaciju testiranja, kadrove, instalaciju i konfiguraciju platforme za testiranje,
 - obavlja inspekcije i testove, kako je navedeno u planu testiranja,
 - piše izvješće u kojem prikazuje rezultate inspekcija i testiranja.
 7. Prijavljeno tijelo osigurava da provedba razmjene podataka u postupku obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova te u postupku civilno-vojne koordinacije, koja je integrirana u sustave koji rade u simuliranim operativnim uvjetima, zadovoljava zahtjeve ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću i učinkovitošću, kvalitetom usluge i sigurnošću.
 8. Nakon što uspješno obavi zadaće provjere, prijavljeno tijelo izdaje potvrdu o sukladnosti u odnosu na izvedene zadaće.
 9. Zatim pružatelj usluga u zračnoj plovidbi izrađuje EZ izjavu o provjeri sustava koju dostavlja nacionalnom nadzornom tijelu zajedno s tehničkim dosjeom, kako se to zahtijeva člankom 6. Uredbe o interoperabilnosti.
-

*PRILOG V.***Uvjeti iz članka 8.**

1. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora uspostaviti metode izvješćivanja unutar organizacije koje osiguravaju i dokazuju nepristranost i neovisnost prosudbe u odnosu na postupke provjere.
 2. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora osigurati da osoblje koje sudjeluje u postupcima provjere obavlja provjere s najvećim mogućim profesionalnim integritetom i najvećom mogućom tehničkom stručnošću te da su slobodni od bilo kakvih pritisaka i poticaja, posebno financijske vrste, koji bi mogli utjecati na prosudbu ili rezultate njihovih provjera, posebno od strane osoba ili skupina osoba na koje rezultati tih provjera utječu.
 3. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora osigurati da osoblje koje sudjeluje u postupcima provjere ima pristup opremi koja im omogućava ispravno obavljanje potrebnih provjera.
 4. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora osigurati da je osoblje koje sudjeluje u postupcima provjere dobro tehnički i profesionalno osposobljeno te da ima zadovoljavajuće znanje o zahtjevima provjere koje moraju provesti, odgovarajuće iskustvo na takvim poslovima te sposobnost izrade izvjava, evidencija i izvješća koji pokazuju da je provjera obavljena.
 5. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora osigurati da je osoblje koje sudjeluje u postupcima provjere sposobno za nepristrano obavljanje provjera. Novčana naknada ne smije ovisiti o broju izvedenih provjera niti o rezultatima.
-

32006R1419

28.9.2006.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 269/1

UREDBA VIJEĆA (EZ) br. 1419/2006**od 25. rujna 2006.****o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 4056/86 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 85. i 86. Ugovora na pomorski prijevoz i izmjeni Uredbe (EZ) br. 1/2003 u pogledu proširenja područja njene primjene na kabotažu i međunarodnu slobodnu plovidbu****(Tekst značajan za EGP)**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 83.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskog parlamenta ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

budući da:

(1) Primjena pravila o tržišnom natjecanju u sektoru pomorskog prijevoza podliježe odredbama Uredbe (EEZ) br. 4056/86 ⁽³⁾ od 1987. Uredba (EEZ) br. 4056/86 u početku je imala dvije funkcije. Prvo, u njoj su bile sadržane postupovne odredbe za provođenje pravila tržišnog natjecanja Zajednice u sektoru pomorskog prometa. Drugo, njom su utvrđene određene posebne materijalne odredbe

tržišnog natjecanja za pomorski sektor, a posebno skupna izuzeća za linijske brodarske konferencije, čime im je dopušteno da određuju cijene i uređuju kapacitet pod određenim uvjetima, isključenju čisto tehničkih ugovora od primjene članka 81. stavka 1. Ugovora te postupak za rješavanje sukoba međunarodnog prava. Nije se primjenjivala na usluge pomorskog prijevoza između luka u jednoj ili prema istoj državi članici (kabotaža) i na usluge međunarodne slobodne plovidbe.

(2) Uredbom Vijeća (EZ) br. 1/2003 od 16. prosinca 2002. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju koja su propisana člancima 81. i 82. Ugovora ⁽⁴⁾ izmijenjena je Uredba (EEZ) br. 4056/86, kako bi se pomorski prijevoz obuhvatio zajedničkim pravilima provedbe tržišnog natjecanja koja se primjenjuju na sve sektore, s učinkom od 1. svibnja 2004., uz iznimku kabotaže i međunarodne slobodne plovidbe. Međutim, posebne materijalne odredbe tržišnog natjecanja u vezi s pomorskim sektorom su i dalje unutar područja primjene Uredbe (EEZ) br. 4056/86.

(3) Skupna izuzeća za linijske brodarske konferencije predviđena Uredbom (EEZ) br. 4056/86 izuzimaju od zabrane u članku 81. stavku 1. Ugovora sporazume, odluke i usklađene prakse svih ili dijela članova jedne ili više linijskih konferencija koje ispunjavaju određene uvjete. Opravdanost skupnih izuzeća u biti pretpostavlja da konferencije donose stabilnost, osiguravajući izvoznicima pouzdane usluge koje se ne mogu postići manje restriktivnim sredstvima. Međutim, temeljita analiza djelatnosti koju je obavila Komisija je pokazala da linijsko brodarstvo nije specifično, budući da se struktura troškova bitno ne razlikuje od drugih djelatnosti. Stoga nema nikakvih dokaza da tu djelatnost treba zaštititi od tržišnog natjecanja.

⁽¹⁾ Mišljenje od 4. srpnja 2006. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽²⁾ Mišljenje doneseno 5. srpnja 2006. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽³⁾ SL L 378, 31.12.1986., str. 4. Uredba kako je zadnje izmijenjena Aktom o pristupanju 2003.

⁽⁴⁾ SL L 1, 4.1.2003., str. 1. Uredba kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 411/2004 (SL L 68, 6.3.2004., str. 1.).

- (4) Prvi uvjet za izuzeće prema članku 81. stavku 3. zahtijeva da restriktivni sporazum doprinese poboljšanju proizvodnje ili distribucije robe ili promicanju tehničkog i gospodarskog napretka. Što se tiče učinkovitosti koju ostvaruju konferencije, linijske konferencije više nisu u stanju naplaćivati konferencijsku tarifu iako još uvijek uspijevaju određivati pristojbe i dodatne pristojbe koje su dio cijene prijevoza. Također, nema nikakvog dokaza da konferencijski sustav donosi stabilnije cijene vozarine ili pouzdanije usluge pomorskog prijevoza nego što bi to bilo u slučaju potpuno konkurentnog tržišta. Članovi konferencija sve više nude svoje usluge na temelju pojedinačnih ugovora o uslugama koje sklapaju s pojedinim izvoznici. Nadalje, konferencije ne upravljaju postojećim kapacitetom nosivosti jer je to pojedinačna odluka svakog prijevoznika. Po trenutnim tržišnim uvjetima stabilnost cijena i pouzdanost usluga se postižu pojedinačnim ugovorima o uslugama. Stoga, navodna uzročno-posljedična veza između ograničenja (određivanje cijena i reguliranje nabave) i navodnih učinkovitosti (pouzdanost usluge) izgleda preslaba da bi ispunila prvi uvjet članka 81. stavka 3.
- (5) Drugi uvjet za izuzeće prema članku 81. stavku 3. je da se korisnicima moraju nadoknaditi negativni učinci koji proizlaze iz ograničavanja tržišnog natjecanja. U slučaju teških ograničenja, kao što je horizontalno određivanje cijena koje se javlja pri utvrđivanju konferencijske tarife, kada se pristojbe i dodatne pristojbe zajednički utvrđuju, negativni učinci su vrlo ozbiljni. Međutim, izrazito pozitivni učinci nisu utvrđeni. Korisnici prijevoza smatraju da konferencije djeluju u korist najmanje uspješnih članova te zahtijevaju njihovo ukidanje. Konferencije više ne ispunjavaju drugi uvjet članka 81. stavka 3.
- (6) Treći uvjet za izuzeće prema članku 81. stavku 3. je da poslovanje ne smije zainteresiranim poduzećima namećati ograničenja koja nisu neophodna za postizanje ciljeva. Konzorciji su zajednički sporazumi između linijskih brodara u kojima se ne predviđa određivanje cijena i stoga su manje restriktivni od konferencija. Korisnici prijevoza smatraju da oni pružaju odgovarajuće, pouzdane i učinkovite redovite pomorske usluge. Također, korištenje pojedinačnih ugovora o uslugama znatno se povećalo posljednjih godina. Po definiciji, takvi pojedinačni ugovori o uslugama ne ograničavaju tržišno natjecanje i pružaju pogodnosti izvoznici jer omogućavaju prilagođavanje posebnih usluga. Nadalje, budući da se cijena utvrđuje unaprijed te ne varira u unaprijed određenom razdoblju (obično do jedne godine), ugovori o uslugama mogu doprinijeti stabilnosti cijena. Stoga nije utvrđeno da je ograničavanje tržišnog natjecanja, dopušteno Uredbom (EEZ) br. 4056/86 (određivanje cijena i reguliranje kapaciteta), neophodno za pružanje pouzdanih pomorskih usluga korisnicima prijevoza budući da se to može postići manje ograničavajućim sredstvima. Stoga, treći uvjet prema članku 81. stavku 3. nije ispunjen.
- (7) Konačno, četvrti uvjet prema članku 81. stavku 3. zahtijeva da konferencija i dalje podliježe učinkovitim tržišnim ograničenjima. U trenutnim tržišnim okolnostima, konferencije su prisutne u gotovo svim glavnim prometnim pravcima te se natječu s prijevoznici grupiranim u konzorcije i s nezavisnim brodarima. Dok možda postoji cjenovna konkurencija u preoceanskim vozarinama zbog slabljenja konferencijskog sustava, gotovo da nema nikakve cjenovne konkurencije u pogledu dodatnih i popratnih pristojbi. Njih određuju konferencije, a istu razinu pristojbi često primjenjuju nekonferencijski prijevoznici. Osim toga, prijevoznici sudjeluju u konferencijama i konzorcijima u istoj djelatnosti te razmjenjuju komercijalno osjetljive informacije i kumuliraju pogodnosti skupnih izuzeća za konferencije (određivanje cijena i reguliranje kapaciteta) i konzorcije (operativnu suradnju u pružanju zajedničke usluge). Zbog sve većeg broja veza između prijevoznika u istoj djelatnosti, određivanje granice do koje su konferencije podložne učinkovitom unutarnjem i vanjskom tržišnom natjecanju vrlo je složena zadaća koja se može obavljati samo za svaki slučaj posebno.
- (8) Stoga, linijske brodarske konferencije više ne ispunjavaju četiri kumulativna uvjeta za izuzeće prema članku 81. stavku 3. Ugovora te bi se skupna izuzeća za te konferencije trebala ukinuti.
- (9) Izuzimanje čisto tehničkih ugovora od zabrane u članku 81. stavku 1. Ugovora i postupak za rješavanje sukoba prava također su suvišni. Stoga bi se te odredbe trebale izbrisati.
- (10) Imajući u vidu navedeno, Uredba (EEZ) br. 4056/86 trebala bi se u cijelosti staviti izvan snage.

- (11) Linijske konferencije su dopuštene u određenim nadležnostima. U tom, kao i u drugim sektorima, pravo tržišnog natjecanja ne primjenjuje se na isti način u svijetu. Imajući u vidu globalnu prirodu linijskog brodarstva, Komisija bi trebala poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se ubrzalo ukidanje izuzeća za određivanje cijena za linijske konferencije koje drugdje postoje, a da se zadrži izuzeće za operativnu suradnju između brodara grupiranih u konzorcije i saveze, u skladu s preporukama Tajništva OECD-a u 2002. godini.
- (12) Usluge kabotaže i međunarodne slobodne plovidbe isključene su iz pravila o provođenju članaka 81. i 82. Ugovora, prvobitno utvrđenim Uredbom (EEZ) br. 4056/86 a kasnije Uredbom (EZ) br. 1/2003. To su trenutno jedini preostali sektori koji se moraju isključiti iz provedbenih pravila Zajednice o tržišnom natjecanju. Nepostojanje učinkovitih provedbenih ovlasti u tim sektorima je nepravilnost s regulativnog stajališta.
- (13) Isključenje usluga slobodne plovidbe iz Uredbe (EZ) br. 1/2003 temeljilo se na činjenici da se o cijenama tih usluga slobodno pregovaralo za svaki slučaj posebno u skladu s uvjetima ponude i potražnje. Međutim, takvi tržišni uvjeti su prisutni i u drugim sektorima i materijalne odredbe članaka 81. i 82. već se primjenjuju na te usluge. Nije iznesen niti jedan uvjerljiv razlog koji bi podržao sadašnje isključenje tih usluga iz pravila o provođenju članka 81. i 82. Ugovora. Slično tomu, iako usluge kabotaže nemaju učinka na trgovinu unutar Zajednice, to ne znači da bi ih trebalo od početka isključiti iz područja primjene Uredbe (EZ) br. 1/2003.
- (14) S obzirom da su mehanizmi ugrađeni u Uredbu (EZ) br. 1/2003 prikladni za primjenu pravila o tržišnom natjecanju na sve sektore, područje primjene te Uredbe trebalo bi izmijeniti tako da obuhvati kabotažu i slobodnu plovidbu.
- (15) Uredbu (EZ) br. 1/2003 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (16) S obzirom da će države članice možda morati prilagoditi svoje međunarodne obveze u svjetlu ukidanja konferencijskog sustava, odredbe Uredbe (EEZ) br. 4056/86 u vezi sa skupnim izuzećima za linijske konferencije trebale bi se i dalje primjenjivati na konferencije koje ispunjavaju uvjete Uredbe (EEZ) br. 4056/86 na dan stupanja na snagu ove Uredbe u prijelaznom razdoblju,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Stavlja se izvan snage Uredba (EEZ) br. 4056/86.

Međutim, članak 1. stavak 3. točke (b) i (c), članci 3. do 7., članak 8. stavak 2. i članak 26. Uredbe (EEZ) br. 4056/86 i dalje se primjenjuju za linijske brodarske konferencije koje ispunjavaju uvjete Uredbe (EEZ) br. 4056/86 18. listopada 2006., u prijelaznom razdoblju od dvije godine od tog datuma.

Članak 2.

Briše se članak 32. Uredbe (EZ) br. 1/2003.

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 25. rujna 2006.

Za Vijeće

Predsjednik

M. PEKKARINEN

32007L0071

L 329/33

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

14.12.2007.

DIREKTIVA KOMISIJE 2007/71/EZ**od 13. prosinca 2007.****o izmjeni Priloga II. Direktivi 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o lučkim uređajima za prihvatanje brodskog otpada i ostataka tereta****(Tekst značajan za EGP)**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Direktivu 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2000. o lučkim uređajima za prihvat brodskog otpada i ostataka tereta ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 15.,

budući da:

(1) Prilog IV. Konvenciji Marpol 73/78 o sprječavanju onečišćenja sanitarnim otpadnim vodama s brodova stupio je na snagu 27. rujna 2003. godine, a njegova revidirana verzija 1. kolovoza 2005. godine.

(2) Člankom 16. Direktive 2000/59/EZ predviđa se da se provedba te Direktive o otpadnim vodama odgađa za razdoblje od 12 mjeseci nakon stupanja na snagu Priloga IV. Konvenciji Marpol.

(3) Zapovjednik broda, čije je odredište luka koja se nalazi u Zajednici, prema članku 6. Direktive 2000/569/EZ ima obvezu ispuniti obrazac iz Priloga II. Direktivi te da o navedenim podacima obavijestiti nadležnu vlast ili tijelo, koje za ovu namjenu odrede države članice u kojima se luka nalazi.

(4) Prilog II. ne odnosi se na otpadne vode te ga stoga treba izmijeniti da obuhvaća otpadne vode kao dodatnu vrstu otpada o kojem se mora obavijestiti prije ulaska u luku.

Odredbe ove Direktive o otpadnim vodama treba sagledati zajedno s propisima iz Priloga IV. Konvenciji Marpol kojima se, u određenim uvjetima, predviđa mogućnost ispuštanja otpadnih voda u more. Ovo se treba primjenjivati ne dovodeći u pitanje strože zahtjeve o ispuštanju otpada s brodova, koji su doneseni u skladu s međunarodnim pravom.

(5) Mjere predviđene ovom Direktivom u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurna mora i sprječavanje onečišćenja s brodova, koji je uspostavljen Uredbom (EZ) br. 2099/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Prilog II. Direktivi 2000/59/EZ zamjenjuje se tekстом iz Priloga ovoj Direktivi.

Članak 2.**Prijenos**

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 15. lipnja 2009. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba i korelacijsku tablicu između tih odredaba i ove Direktive.

Kad države članice donosu 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.

⁽¹⁾ SL L 332, 28.12.2000., str. 81. Direktiva kako je izmijenjena Direktivom 2002/84/EZ (SL L 324, 29.11.2002., str. 53.).

⁽²⁾ SL L 324, 29.11.2002., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 93/2007 (SL L 22, 31.1.2007., str. 12.).

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

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 13. prosinca 2007.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Za Komisiju

Jacques BARROT

Potpredsjednik

PRILOG

PODACI KOJI SE MORAJU DOSTAVITI PRIJE ULASKA U LUKU

(Odredišna luka iz članka 6. Direktive 2000/59/EZ)

1. Ime, pozivni znak broda i, kada je primjereno, IMO identifikacijski broj broda:
2. Država zastave:
3. Predviđeno vrijeme dolaska (ETA):
4. Predviđeno vrijeme odlaska (ETD):
5. Prethodna luka:
6. Sljedeća luka:
7. Posljednja luka i datum ispuštanja otpada nastalog na brodu:
8. Ispuštate li (označite odgovarajući kvadratić):

sve nešto ništa

otpada u lučke uređaje za prihvatanje otpada?

9. Vrsta i količina otpada i ostataka koji se ispuštaju i/ili ostaju na brodu i postotak maksimalnog skladišnog kapaciteta:

*Ako se ispušta sav otpad, prema potrebi se popunjava drugi stupac.**Ako se ispušta dio otpada ili se otpad uopće ne ispušta, popunjavaju se svi stupci.*

Vrsta	Otpad koji se ispušta m ³	Maksimalni namjenski skladišni kapacitet m ³	Količina otpada koji ostaje na brodu m ³	Luka u kojoj će se ispustiti preostali otpad	Predviđena količina otpada koji će nastati između obavijesti i sljedeće luke m ³
Otpadna ulja					
Mulj					
Kaljužna voda					
Ostalo (navedite)					
Smeće					
Otpaci hrane					
Plastika					
Ostalo					
Otpadne vode⁽¹⁾					
Otpad povezan s teretom⁽²⁾ (navedite)					
Ostaci tereta⁽²⁾ (navedite)					

⁽¹⁾ Otpadne vode se mogu ispustiti u more u skladu s Uredbom 11. Priloga IV. Konvenciji Marpol 73/78. Odgovarajuća polja ne treba popunjavati ako se otpad namjerava propisno ispustiti u more.

⁽²⁾ Prema procjeni.

Napomene:

1. Ovi se podaci mogu upotrijebiti za nadzor države luke ili za druge inspekcijske namjene.
2. Države članice određuju tijela kojima se dostavljaju primjerci ovih podataka.
3. Ovaj se obrazac mora popuniti, osim u slučaju kada se radi o brodu na koji se odnosi izuzeće u skladu s člankom 9. Direktive 2000/59/EZ.

Potvrđujem:

- da su gornji podaci točni i ispravni, i
- da postoji dostatan kapacitet na brodu za pohranjivanje cjelokupnog otpada nastalog između obavijesti i sljedeće luke u kojoj će se otpad ispustiti.

Datum

Vrijeme

Potpis

32009L0004

L 21/39

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

24.1.2009.

DIREKTIVA KOMISIJE 2009/4/EZ**od 23. siječnja 2009.**

o protumjerama za sprječavanje i otkrivanje neovlaštenog rukovanja zapisnicima tahografa te o izmjeni Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na djelatnosti cestovnog prijevoza i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ

(Tekst značajan za EGP)

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

(5) Priloge I. i II. Direktivi 2006/22/EZ treba na odgovarajući način prilagoditi.

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

(6) Mjere predviđene ovom Direktivom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog u skladu s člankom 18. stavkom 1. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 ⁽²⁾,

uzimajući u obzir Direktivu 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na djelatnosti cestovnog prijevoza i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 15.,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

budući da:

Članak 1.

Direktiva 2006/22/EZ mijenja se kako slijedi:

(1) U skladu s člankom 15. Direktive 2006/22/EZ, izmjene Priloga toj Direktivi koje su potrebne za njihovu prilagodbu razvoju najbolje prakse u području provedbe i provjera vremena vožnje i razdoblja odmora trebaju se donijeti u skladu s postupkom iz njezina članka 12. stavka 2.

1. U dijelu A Priloga I. dodaje se sljedeća točka 5.:

(2) Nakon uvođenja digitalnog tahografa Komisija je bila upozorena na novu prijetnju koju predstavlja ugradnja uređaja koji su namijenjeni prevarama sustava i koji tako smanjuju učinkovitost provedbe socijalnih zakonodavstava u vezi s cestovnim prijevozom.

„5. Prema potrebi te poštujući sigurnosne uvjete, provjera tahografa ugrađenih u vozila kako bi se otkrila ugradnja i/ili korištenje uređaja koji uništavaju, zaustavljaju, manipuliraju ili mijenjaju bilo kakve podatke, ili koji ometaju elektroničku razmjenu podataka između sastavnih dijelova tahografa ili koji prije šifriranja na bilo koji način ometaju ili mijenjaju podatke.”

(3) U skladu s tim treba osigurati da države članice u okviru cestovnih provjera i provjera u poduzećima uključe i posebne provjere te opreme.

2. U Prilogu II. dodaje se sljedeća točka 3.:

(4) Nadalje, kako bi se osigurala učinkovitost takvih provjera, potrebno je dodatno definirati standardnu opremu koja će se staviti na raspolaganje službenicima nadležnima za provedbu provjera.

„3. Posebna oprema za analizu s odgovarajućom programskom podrškom koja omogućuje provjeru i potvrdu digitalnog potpisa priloženog podacima, kao i posebna programska podrška za analizu koja omogućuje utvrđenje detaljnog profila brzine vozila prije pregleda njihovih tahografa.”

⁽¹⁾ SL L 102, 11.4.2006., str. 35.⁽²⁾ SL L 370, 31.12.1985., str. 8.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 31. prosinca 2009. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba i korelacijsku tablicu između tih odredaba i ove Direktive.

Kad 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 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 23. siječnja 2009.

Za Komisiju

Antonio TAJANI

Potpredsjednik

32009D0433

L 144/24

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

9.6.2009.

ODLUKA VIJEĆA**od 5. svibnja 2009.****o pristupanju Europske zajednice Pravilniku br. 61 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu o jedinstvenim odredbama u vezi s homologacijom gospodarskih vozila s obzirom na njihove vanjske izbočine ispred stražnje stijenke kabine**

(2009/433/EZ)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Odluku Vijeća 97/836/EZ od 27. studenoga 1997. s obzirom na pristupanje Europske zajednice Sporazumu Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu o prihvaćanju jednakih tehničkih propisa za vozila na kotačima, opremu i dijelove koji mogu biti ugrađeni i/ili upotrijebljeni u vozilima na kotačima i uvjetima za uzajamno priznavanje homologacija dodijeljenih na temelju tih propisa („Revidirani sporazum iz 1958.”⁽¹⁾), a posebno njezin članak 3. stavak 3. i članak 4. stavak 2. druga alineja,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir suglasnost Europskog parlamenta,

budući da:

- (1) Standardni zahtjevi iz Pravilnika br. 61 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu o jedinstvenim odredbama u vezi s homologacijom gospodarskih vozila s obzirom na njihove vanjske izbočine ispred stražnje stijenke kabine (Pravilnik br. 61) namijenjeni su otklanjanju tehničkih prepreka trgovini motornim vozilima između ugovornih stranaka i osiguranju visoke razine sigurnosti i zaštite pri uporabi takvih vozila.
- (2) Ugovorne stranke obaviještene su o Pravilniku br. 61, koji je stupio na snagu u svim ugovornim strankama koje nisu objavile svoje neslaganje do datuma navedenih kao Pravilnik priloženom Revidiranom sporazumu iz 1958.

- (3) Pravilnik br. 61 treba uključiti u sustav homologacije za motorna vozila i tako dopuniti zakonodavstvo Zajednice koje je trenutačno na snazi,

ODLUČILO JE:

Članak 1.

1. Europska zajednica pristupa Pravilniku br. 61 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu o jedinstvenim odredbama u vezi s homologacijom gospodarskih vozila s obzirom na njihove vanjske izbočine ispred stražnje stijenke kabine.
2. Tekst Pravilnika priložen je ovoj odluci⁽²⁾.

Članak 2.

U skladu s odredbama članaka 35. i 36. Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila⁽³⁾ priznaje se istovrijednost zahtjeva iz Pravilnika br. 61 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu i zahtjeva iz Direktive Vijeća 92/114/EEZ od 17. prosinca 1992. o vanjskim izbočinama ispred stražnje stijenke kabine motornih vozila N kategorije⁽⁴⁾.

Sastavljeno u Bruxellesu 5. svibnja 2009.

*Za Vijeće**Predsjednik*

M. KALOUSEK

⁽¹⁾ SL L 346, 17.12.1997., str. 78.⁽²⁾ Ovaj se pravilnik objavljuje u budućem Službenom listu.⁽³⁾ SL L 263, 9.10.2007., str. 1.⁽⁴⁾ SL L 409, 31.12.1992., str. 17.

32009R0487

11.6.2009.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 148/1

UREDBA VIJEĆA (EZ) br. 487/2009**od 25. svibnja 2009.****o primjeni članka 81. stavka 3. Ugovora na određene kategorije sporazuma i usklađenih praksi u sektoru zračnog prometa****(Kodificirana verzija)****(Tekst značajan za EGP)**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 83.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskog parlamenta ⁽¹⁾,

budući da:

(1) Uredba Vijeća (EEZ) br. 3976/87 od 14. prosinca 1987. o primjeni članka 85. stavka 3. Ugovora na određene kategorije sporazuma i usklađenih praksi u sektoru zračnog prometa ⁽²⁾ bila je više puta ⁽³⁾ u znatnoj mjeri izmijenjena. Radi jasnoće i racionalnosti navedenu bi Uredbu trebalo kodificirati.

(2) Na temelju članka 83. Ugovora, trebalo bi usvojiti uredbom ili direktivom zajedničke odredbe o primjeni članka 81. stavka 3. Ugovora. Komisiji bi trebalo omogućiti da uredbom proglasi da se odredbe članka 81. stavka 1. Ugovora ne primjenjuju na određene kategorije sporazuma između poduzetnika, odluka udruženja poduzetnika ili usklađenih praksi.

(3) Komisiju bi trebalo ovlastiti za odobravanje skupnih izuzeća u sektoru zračnog prometa, kako za promet unutar Zajednice tako i za promet između Zajednice i trećih zemalja.

(4) Trebalo bi propisati pod kojim posebnim uvjetima i u kakvim okolnostima Komisija može izvršavati takve ovlasti u tijesnoj i stalnoj vezi s nadležnim tijelima država članica.

(5) Posebno je poželjno da se skupna izuzeća dodijele određenim kategorijama sporazuma, odluka i usklađenih praksi. Ta izuzeća trebala bi se dodjeljivati za ograničena razdoblja tijekom kojih se zračni prijevoznici mogu prilagoditi konkurentnijem okruženju. Komisija bi u bliskoj suradnji s državama članicama trebala moći precizno odrediti opseg tih izuzeća i uvjete koji su s njima povezani.

(6) Ova Uredba ne dovodi u pitanje primjenu članka 86. Ugovora,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Ova se Uredba primjenjuje na zračni promet.

Članak 2.

1. U skladu s člankom 81. stavkom 3. Ugovora, Komisija uredbom može proglasiti da se članak 81. stavak 1. Ugovora ne primjenjuje na određene kategorije sporazuma između poduzetnika, odluka udruženja poduzetnika i usklađenih praksi.

Posebno, Komisija može donijeti takve uredbe u pogledu sporazuma, odluka ili usklađenih praksi čiji je cilj bilo što od dolje navedenog:

(a) zajedničko planiranje i koordinacija redova letenja zračnih prijevoznika;

(b) savjetovanja o tarifama za prijevoz putnika, prtljage i tereta u linijskom zračnom prijevozu;

(c) sporazumi o zajedničkom korištenju u novom, manje prometnom linijskom zračnom prijevozu;

⁽¹⁾ Mišljenje od 21. listopada 2008. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽²⁾ SL L 374, 31.12.1987., str. 9.

⁽³⁾ Vidjeti Prilog I.

- (d) dodjela slotova i planiranje voznog reda u zračnim lukama; Komisija skrbi o tome da osigura usklađenost tih pravila s odredbama Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice ⁽¹⁾;
- (e) zajednička kupnja, razvoj i korištenje računalnih sustava rezervacije za izradu voznih redova, zaprimanje rezervacija i izdavanje karata od strane poduzetnika u zračnom prometu; Komisija skrbi o tome da osigura usklađenost tih pravila s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2299/89 od 24. srpnja 1989. o Kodeksu poslovanja računalnih sustava rezervacija ⁽²⁾.

2. Ne dovodeći u pitanje drugi podstavak stavka 1., Uredbe Komisije navedene u tom podstavku definiraju kategorije sporazuma, odluka ili usklađenih praksi na koje se odnose te posebno preciziraju sljedeće:

- (a) ograničenja ili klauzule koje sporazumi, odluke i usklađene prakse smiju, odnosno ne smiju sadržavati;
- (b) klauzule koje sporazumi, odluke i usklađene prakse moraju sadržavati ili druge uvjete koji moraju biti ispunjeni.

Članak 3.

Svaka uredba donesena na temelju članka 2. primjenjuje se tijekom određenog razdoblja.

Uredba se može staviti izvan snage ili izmijeniti ako se okolnosti u vezi s bilo kojim od čimbenika zbog kojih je bila donesena promijene; u tom se slučaju određuje rok za izmjenu sporazuma i usklađenih praksi na koje se primjenjivala prijašnja Uredba prije stavljanja izvan snage ili izmjene.

Članak 4.

Uredbe donesene na temelju članka 2. sadržavaju odredbu o retroaktivnoj primjeni na sporazume, odluke i usklađene prakse koji su postojale na dan stupanja na snagu takvih Uredbi.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 25. svibnja 2009.

Članak 5.

Uredba donesena na temelju članka 2. može propisati da se zabrana iz članka 81. stavka 1. Ugovora ne primjenjuje, tijekom razdoblja određenog u toj Uredbi, na sporazume, odluke i usklađene prakse koji su već postojale na dan pristupa, na koje se članak 81. stavak 1. primjenjuje na temelju pristupa Austrije, Finske i Švedske i koji ne ispunjavaju uvjete iz članka 81. stavka 3. Ugovora.

Međutim, taj se članak ne primjenjuje na sporazume, odluke i usklađene prakse koji već na dan pristupa spadaju pod područje primjene članka 53. stavka 1. Sporazuma o EGP-u.

Članak 6.

Prije donošenja Uredbe na temelju članka 2., Komisija objavljuje nacrt te Uredbe i poziva sve zainteresirane osobe i organizacije da u razumnom roku koji odredi Komisija i koji nije kraći od mjesec dana dostave svoje primjedbe.

Članak 7.

Prije objave nacrta Uredbe i prije usvajanja Uredbe na temelju članka 2. Komisija se savjetuje sa Savjetodavnim odborom za ograničavajuća djelovanja i vladajuće položaje iz članka 14. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 od 16. prosinca 2002. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju koja su propisana člancima 81. i 82. Ugovora o EZ ⁽³⁾.

Članak 8.

Uredba (EEZ) br. 3976/87 stavlja se izvan snage.

Upute na Uredbu stavljenju izvan snage smatraju se uputama na ovu Uredbu i tumače se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga II.

Članak 9.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske Unije*.

Za Vijeće
Predsjednik
J. ŠEBESTA

⁽¹⁾ SL L 14, 22.1.1993., str. 1.
⁽²⁾ SL L 220, 29.7.1989., str. 1.

⁽³⁾ SL L 1, 4.1.2003., str. 1.

PRILOG I.

UREDBA STAVLJENA IZVAN SNAGE S POPISOM IZMJENA

Uredba Vijeća (EEZ) br. 3976/87
(SL L 374, 31.12.1987., str. 9).

Uredba Vijeća (EEZ) br. 2344/90
(SL L 217, 11.8.1990., str. 15).

Uredba Vijeća (EEZ) br. 2411/92
(SL L 240, 24.8.1992., str. 19).

Akt o pristupanju iz 1994., Prilog I., točka III.A.3.
(SL C 241, 29.8.1994., str. 56).

Uredba Vijeća (EZ) br. 1/2003
(SL L 1, 4.1.2003., str. 1).

Samo članak 41.

Uredba Vijeća (EZ) br. 411/2004
(SL L 68, 6.3.2004., str. 1).

Samo članak 2.

PRILOG II.

KORELACIJSKA TABLICA

Uredba (EEZ) br. 3976/87	Ova uredba
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2. stavak 1.	Članak 2. stavak 1. prvi podstavak
Članak 2. stavak 2., uvodni dio	Članak 2. stavak 1. drugi podstavak, uvodni dio
Članak 2. stavak 2. prva alineja	Članak 2. stavak 1. drugi podstavak točka (a)
Članak 2. stavak 2. druga alineja	Članak 2. stavak 1. drugi podstavak točka (b)
Članak 2. stavak 2. treća alineja	Članak 2. stavak 1. drugi podstavak točka (c)
Članak 2. stavak 2. četvrta alineja	Članak 2. stavak 1. drugi podstavak točka (d)
Članak 2. stavak 2. peta alineja	Članak 2. stavak 1. drugi podstavak točka (e)
Članak 2. stavak 3.	Članak 2. stavak 2.
Članci 3. i 4.	Članci 3. i 4.
Članak 4.a, prva rečenica	Članak 5. prvi stavak
Članak 4.a, druga rečenica	Članak 5. drugi stavak
Članak 5.	Članak 6.
Članak 6.	Članak 7.
–	Članak 8.
Članak 9.	Članak 9.
–	Prilog I.
–	Prilog II.

32009R0545

L 167/24

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

29.6.2009.

UREDBA (EZ) br. 545/2009 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 18. lipnja 2009.****o izmjeni Uredbe (EEZ) br. 95/93 o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama
Zajednice**

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,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽²⁾,

budući da:

(1) Svjetska gospodarska i financijska kriza ozbiljno utječe na poslovanje zračnih prijevoznika. U zimskom razdoblju planiranja reda letenja 2008./2009. prouzročila je značajno smanjenje zračnog prometa. Navedena gospodarska kriza također će utjecati na ljetno razdoblje planiranja reda letenja 2009. godine.

(2) Kako bi se osiguralo da zračni prijevoznici zbog nekorisćenja slotova dodijeljenih za ljetno razdoblje planiranje reda letenja 2009. godine ne izgube svoje pravo na te slotove, potrebno je jasno i nedvosmisleno navesti da gospodarska kriza utječe na navedeno razdoblje planiranja reda letenja.

(3) Komisija mora nastaviti analizirati utjecaj gospodarske krize na sektor zračnog prijevoza. Ako se gospodarska situacija nastavi pogoršavati prije zimskog razdoblja planiranja reda letenja 2009./2010., Komisija može predložiti da se

režim iz ove Uredbe produži na zimsko razdoblje planiranja reda letenja 2010./2011. Prije iznošenja takvog prijedloga potrebno je izraditi cjelovitu ocjenu utjecaja, u sklopu koje bi se analizirale njegove moguće posljedice na konkurenciju i potrošače, a prijedlog bi bio iznesen samo kao sastavni dio prijedloga opće revizije Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice ⁽³⁾, kako bi se otklonile sadašnje neučinkovitosti kod dodjele slotova i osiguralo optimalno korištenje ograničenih kapaciteta u preopterećenim zračnim lukama.

(4) Uredbu (EEZ) br. 95/93 treba stoga hitno na odgovarajući način izmijeniti. Ova izmjena ni na koji način ne utječe na ovlasti Komisije u pogledu primjene članaka 81. i 82. Ugovora,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EEZ) br. 95/93 mijenja se kako slijedi:

1. Članak 10.a zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.a

U smislu članka 10. stavka 2. koordinatori prihvaćaju da zračni prijevoznici imaju pravo na serije slotova za ljetno razdoblje planiranja reda letenja 2010. koje su im bile dodijeljene na početku ljetnog razdoblja planiranja reda letenja 2009. u skladu s ovom Uredbom.”

2. Članak 10.b se briše.

⁽¹⁾ Mišljenje od 24. ožujka 2009. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽²⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 7. svibnja 2009. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 8. lipnja 2009.

⁽³⁾ SL L 14, 22.1.1993., str. 1.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg 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 18. lipnja 2009.

Za Europski parlament

Predsjednik

H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće

Predsjednik

Š. FÜLE

32010R0297

10.4.2010.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 90/1

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 297/2010**od 9. travnja 2010.****o izmjeni Uredbe (EZ) br. 272/2009 o dopunama zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti civilnog zračnog prometa****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002⁽¹⁾, a posebno njezin članak 4. stavak 2.,

budući da:

- (1) Trebalo bi donijeti opće mjere kojima se dopunjuju zajednički osnovni standardi za zaštitu civilnog zračnog prometa u području zaštitnog pregleda, kontrole pristupa i drugih zaštitnih kontrola, kao i u području zabranjenih predmeta, priznavanja jednakovrijednosti u trećim zemljama, zapošljavanja osoblja, osposobljavanja, posebnih zaštitnih postupaka i izuzeća od zaštitnih kontrola.
- (2) Ove su opće mjere potrebne za postizanje zajedničke razine zaštite zračnog prometa unutar Europske unije kako bi se putnici zaštitili od djela nezakonitog ometanja. Glavni olakšavajući element koji nudi zakonodavstvo EU-a je model „one-stop security”. Stoga je usklađivanje metoda pregleda bitno za održavanje modela „one-stop security” unutar EU-a, uključujući kontrolu tekućina, raspršivača i gelova, a da se pri tom ne naruše prednosti jedinstvenog zrakoplovnog tržišta za građane EU-a.

- (3) U dijelu A.3 Priloga Uredbi Komisije (EZ) br. 272/2009 od 2. travnja 2009. o dopunjavanju zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa utvrđenih u Prilogu Uredbi (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća⁽²⁾, navode se metode zaštitnih pregleda dopuštene za prtljagu, teret i poštu koji se ukrcavaju u prtljažni prostor zrakoplova. Povremeno se moraju donositi odredbe o dodatnim metodama zaštitnih pregleda koje se pokazuju učinkovitima za pregled nekih vrsta tereta te se mora osigurati pravna osnova za razvoj detaljnih provedbenih mjera. Oprema za otkrivanje metala smatra se učinkovitom metodom zaštitnog pregleda za neke vrste tereta.

- (4) Uredba (EZ) br. 272/2009 ne predviđa da se tekućine, raspršivači i gelovi moraju smatrati kategorijom predmeta čije se unošenje u zaštitno ograničeno područje i u zrakoplov može zabraniti. Umjesto toga, Uredbom (EZ) br. 272/2009 zahtijeva se da se u zračnim lukama EU-a uvedu metode i tehnologije za otkrivanje tekućih eksploziva što je prije moguće, ali najkasnije 29. travnja 2010.

- (5) Sada je trenutak da se prekinu ograničenja za tekućine, raspršivače i gelove, te da se postupno prijeđe sa zabrane većine tekućina, na upotrebu sustava zaštitnog pregleda za otkrivanje tekućih eksploziva. Stoga su potrebni prijelazni dogovori za razdoblje nakon travnja 2010. kako bi se postupno uvele metode i tehnologije otkrivanja u svim zračnim lukama EU-a, bez ugrožavanja zaštite zračnog prometa. Tijela kaznenog progona čiji je cilj sprečavanje mogućih terorističkih prijetnji u budućnosti, zahtijevaju upotrebu učinkovitog mehanizma dok se u zračnim lukama ne bude mogla instalirati pouzdana oprema za otkrivanje. Stoga je potreban novi pristup. To se mora postići do 29. travnja 2013., datuma do kojeg sve zračne luke moraju imati mogućnost zaštitnog pregleda tekućina, raspršivača i gelova.

⁽¹⁾ SL L 97, 9.4.2008., str. 72.⁽²⁾ SL L 91, 3.4.2009., str. 7.

- (6) Međutim, ovim se pristupom ne sprečava da zračne luke ranije uvedu i koriste takvu opremu, pod uvjetom da ona ispunjava standarde utvrđene u provedbenom zakonodavstvu koje je donijela Komisija. Na taj bi način zračne luke mogle olakšati odlazećim putnicima nošenje tekućina, raspršivača i gelova, tako da, na primjer, na jednom prolazu za zaštitni pregled uvedu opremu za zaštitni pregled kojom se otkrivaju tekući eksplozivni. Osim toga, neke zračne luke mogu odlučiti da naprednu opremu instaliraju ranije.
- (7) Uvažavajući potrebu za fleksibilnošću načina provođenja zaštitnih mjera u zračnim lukama, zajednički osnovni standardi za zaštitu civilnog zračnog prometa ostaju strogo neutralni što se tiče tehnologije. Države članice i zračne luke mogu iz popisa raspoloživih mogućnosti navedenih u Uredbi (EZ) br. 272/2009, koja se ovime izmjenjuje, odabrati tehnologije koje će se uvesti i najučinkovitije upotrebljavati u zračnim lukama.
- (8) Korištenje opreme za zaštitni pregled kojom se mogu otkriti tekući eksplozivni zahtijeva od zračnih luka ili drugih subjekata odgovornih za zaštitu zračnog prometa da nabave i uvedu opremu koja je dokazano u skladu s tehničkim standardima donesenim u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008. Države članice se moraju pobrinuti da se ispune svi regulatorni zahtjevi kako bi se takva oprema mogla uvesti pravovremeno u smislu ispunjavanja rokova iz ove Uredbe.
- (9) Tijekom prijelaznog razdoblja, putnici moraju biti jasno obaviješteni o zračnim lukama EU-a na kojima se provodi zaštitni pregled tekućina. Zračne luke i zračni prijevoznici moraju surađivati kako bi se osiguralo da oduzimanje tekućina, raspršivača i gelova ostane posljednja mjera.
- (10) Opće mjere predviđene Uredbom (EZ) br. 272/2009 treba proširiti kako bi se uvela pravila kojima se za zaštitni pregled predane prtljage, tereta i pošte dopušta, kada je primjereno, upotreba opreme za otkrivanje metala te kako bi se odobrili postupni dogovori za unošenje tekućina, raspršivača i gelova u zaštitno ograničeno područje ili u zrakoplov tijekom ograničenog vremenskog razdoblja, tako da se ne ugroze standardi zaštite.
- (11) Uredbu (EZ) br. 272/2009 treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (12) Razvoji tehnološke ili regulatorne prirode na razini EU-a i na međunarodnoj razini mogu utjecati na datume utvrđene u ovoj Uredbi. Kada je primjereno, Komisija može dati prijedlog za reviziju, posebno uvažavajući operabilnost opreme i olakšice za putnike.
- (13) Uredba (EZ) br. 300/2008 primjenjuje se u cijelosti od datuma navedenog u provedbenim pravilima donesenim u skladu s postupkom iz članka 4. stavka 2. i članka 4. stavka 3. te Uredbe, ali najkasnije do 29. travnja 2010. Ova se Uredba stoga mora početi primjenjivati od 29. travnja 2010. zajedno s Uredbom (EZ) br. 300/2008 i njezinim dopunjujućim i provedbenim aktima.
- (14) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za zaštitu civilnog zračnog prometa, uspostavljenog člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 300/2008,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog Uredbi (EZ) br. 272/2009 izmjenjuje se kako je utvrđeno u Prilogu ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 29. travnja 2010.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 9. travnja 2010.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

PRILOG

Prilog Uredbi (EZ) br. 272/2009 mijenja se kako slijedi:

1. U dijelu A.3, točke (f) i (g) zamjenjuju se sljedećim:
 - „(f) oprema za otkrivanje tragova eksploziva (ETD);
 - (g) simulacijska komora; i
 - (h) oprema za otkrivanje metala.”
2. Nakon dijela B, dodaje se sljedeći dio B1:

„DIO B1.

Tekućine, raspršivači i gelovi

Dopušta se unošenje tekućina, gelova i raspršivača u zaštitno ograničena područja i u zrakoplov, pod uvjetom da su zaštitno pregledani ili izuzeti od pregleda u skladu sa zahtjevima provedbenih pravila donesenih u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008.

1. Do 29. travnja 2011. dopušta se unošenje tekućina, gelova i raspršivača, kupljenih u zračnoj luci treće zemlje ili u zrakoplovu zračnog prijevoznika koji nije iz Zajednice, u zaštitno ograničena područja i u zrakoplov, pod uvjetom da je tekućina zapakirana u vrećicu koja je u skladu s preporučenim smjernicama za zaštitne kontrole Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva i da vrećica predstavlja zadovoljavajući dokaz da je kupovina obavljena unutar prethodnih trideset šest sati u šticeonom području zračne luke ili u zrakoplovu. Oni se zaštitno pregledavaju u skladu sa zahtjevima provedbenih pravila donesenih u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008.
2. Do 29. travnja 2013. u svim će se zračnim lukama pregledavati tekućine, raspršivači i gelovi u skladu sa zahtjevima provedbenih pravila donesenih u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008.
3. Kako bi se ispunili rokovi iz stavaka 1. i 2., države članice osiguravaju postojanje svih regulatornih uvjeta koji omogućavaju pravovremeno uvođenje opreme za zaštitni pregled tekućina, koja je u skladu sa zahtjevima provedbenih pravila donesenih u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008.

Putnici se jasno obavješćuju o tome u kojim zračnim lukama EU-a im se dopušta unošenje tekućina, raspršivača i gelova u zaštitno ograničeno područje i u zrakoplov, te o svim uvjetima u vezi s tim.”

22010D0239

L 106/20

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

28.4.2010.

ODLUKA br. 1/2010 ZAJEDNIČKOG ODBORA ZAJEDNICE I ŠVICARSKE ZA ZRAČNI PROMET OSNOVANOG TEMELJEM SPORAZUMA IZMEĐU EUROPSKE ZAJEDNICE I ŠVICARSKE KONFEDERACIJE O ZRAČNOM PROMETU

od 7. travnja 2010.

o zamjeni Priloga Sporazumu između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu

(2010/239/EU)

ODBOR ZAJEDNICE I ŠVICARSKE ZA ZRAČNI PROMET,

uzimajući u obzir Sporazum između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu, dalje u tekstu „Sporazum”, a posebno njegov članak 23. stavak 4.,

ODLUČIO JE:

Jedini članak

Prilog Sporazumu zamjenjuje se Prilogom ovoj Odluci.

Sastavljeno u Bruxellesu 7. travnja 2010.

Za Zajednički odbor

Voditelj Delegacije Europske unije

Daniel CALLEJA CRESPO

Voditelj Delegacije Švicarske

Peter MÜLLER

PRILOG

Za potrebe ovog Sporazuma:

- na temelju Lisabonskog ugovora, koji je stupio na snagu 1. prosinca 2009., Europska unija zamjenjuje i nasljeđuje Europsku zajednicu,
- gdje god akti navedeni u ovom Prilogu sadrže upute na države članice Europske zajednice, koja je zamijenjena Europskom unijom, ili zahtjev za poveznicom s potonjom, u smislu ovog Sporazuma smatra se da se upute jednako odnose na Švicarsku ili na zahtjev za poveznicu sa Švicarskom,
- ne dovodeći u pitanje članak 15. ovog Sporazuma, izraz „zračni prijevoznik Zajednice” u sljedećim direktivama i uredbama Zajednice uključuje i zračnog prijevoznika koji ima licenciju i glavno mjesto poslovanja te registrirano sjedište, ako ga ima, u Švicarskoj u skladu s odredbama Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća. Svaka uputa na Uredbu Vijeća (EZ) br. 2407/92 tumači se kao uputa na Uredbu (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća,
- svaka uputa na članke 81. i 82. Ugovora tumači se kao uputa na članke 101. i 102. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

1. Liberalizacija zrakoplovstva i drugi propisi civilnog zrakoplovstva

br. 1008/2008

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje usluga zračnog prijevoza u Zajednici

Upute na uredbu Vijeća (EEZ) br. 2407/92 i br. 2408/92 iz članaka 4., 15., 18., 27. i 35. Sporazuma tumače se kao upute na Uredbu (EZ) br. 1008/2008

br. 2000/79

Direktiva Vijeća od 27. studenoga 2000. o Europskom sporazumu o organizaciji radnog vremena mobilnog osoblja u civilnom zrakoplovstvu, koji su sklopili Udruga europskih zračnih prijevoznika (AEA), Udruženje europskih radnika u prometu (ETF), Europska udruga osoblja pilotskih kabina (ECA), Udruga europskih regionalnih zračnih prijevoznika (ERA) i Međunarodna udruga zračnih prijevoznika (IACA)

br. 93/104

Direktiva Vijeća od 23. studenoga 1993. o određenim aspektima organizacije radnog vremena, kako je izmijenjena:

- Direktivom 2000/34/EZ

br. 437/2003

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 27. veljače 2003. o statističkim podacima o prijevozu putnika, tereta i pošte u zračnom prometu

br. 1358/2003

Uredba Komisije od 31. srpnja 2003. o provedbi Uredbe (EZ) br. 437/2003 Europskog parlamenta i Vijeća o statističkim podacima o prijevozu putnika, tereta i pošte u zračnom prometu i o izmjeni njezinih priloga I. i II.

br. 785/2004

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem

br. 95/93

Uredba Vijeća od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (članci 1.-12.) kako je izmijenjena:

- Uredbom (EZ) br. 793/2004.

br. 96/67

Direktiva Vijeća od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama u Zajednici

(članci 1.-9., 11.-23., i 25.)

br. 80/2009

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 14. siječnja 2009. o Kodeksu poslovanja računalnih sustava rezervacija i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2299/89.

2. Pravila tržišnog natjecanja

Sve upute u sljedećim tekstovima na članke 81. i 82. Ugovora smatraju se uputama na članke 8. i 9. ovog Sporazuma.

br. 3975/87

Uredba Vijeća od 14. prosinca 1987. o utvrđivanju postupaka za primjenu pravila o tržišnom natjecanju na poduzetnike u sektoru zračnog prometa (članak 6. stavak 3.), kako je zadnje izmijenjena:

— Uredbom Vijeća (EZ) br. 1/2003 (članci 1.-13., 15.-45.).

br. 1/2003

Uredba Vijeća od 16. prosinca 2002. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju koja su propisana člancima 81. i 82. Ugovora o EZ-u (članci 1.-13., 15.-45.)

(U onoj mjeri u kojoj se ova Uredba upotrebljava pri primjeni ovog Sporazuma. Uključenje ove Uredbe ne utječe na podjelu zadaća u skladu s ovim Sporazumom).

Uredba br. 17/62 stavljena je izvan snage Uredbom br. 1/2003 s iznimkom članka 8. stavka 3., koji se nastavlja primjenjivati na odluke donesene na temelju članka 81. stavka 3. Ugovora prije datuma primjene ove Uredbe do datuma isteka ovih odluka.

br. 773/2004

Uredba Komisije od 7. travnja 2004. o postupcima koje Komisija vodi na temelju članaka 81. i 82. Ugovora o EZ-u, kako je izmijenjena:

— Uredbom Komisije (EZ) br. 1792/2006.

br. 139/2004

Uredba Vijeća od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika (Uredba EZ-a o koncentracijama)

(članci 1.-18., 19. stavci 1. i 2., i 20.-23.)

S obzirom na članak 4. stavak 5. Uredbe o koncentracijama, između Europske zajednice i Švicarske primjenjuje se sljedeće:

1. Vežano uz koncentraciju, kako je utvrđena u članku 3. Uredbe (EZ) br. 139/2004 i koja nema dimenziju Zajednice u smislu članka 1. te Uredbe, te koja se može preispitati po nacionalnom pravu o tržišnom natjecanju najmanje tri države članice EZ-a i Švicarske Konfederacije, osobe ili poduzeća iz članka 4. stavka 2. te Uredbe mogu, prije svake prijave nadležnim tijelima, obrazloženo podneskom obavijestiti Komisiju EZ-a da koncentraciju mora ispitati Komisija.
2. Europska komisija na temelju članka 4. stavka 5. Uredbe (EZ) br. 139/2004 i prethodnog stavka sve podneske odmah šalje Švicarskoj Konfederaciji.

3. Ako Švicarska Konfederacija izrazi neslaganje vezano uz zahtjev za upućenje slučaja, nadležno švicarsko tijelo za tržišno natjecanje zadržava svoju nadležnost i Švicarska Konfederacija na temelju ovog stavka ne upućuje slučaj.

S obzirom na rokove iz članka 4. stavaka 4. i 5., članka 9. stavaka 2. i 6. i članka 22. stavka 2. Uredbe o koncentracijama:

1. Europska Komisija odmah šalje Švicarskoj Konfederaciji sve relevantne isprave na temelju članka 4. stavaka 4. i 5., članka 9. stavaka 2. i 6. i članka 22. stavka 2.
2. Rokovi iz članka 4. stavaka 4. i 5., članka 9. stavaka 2. i 6. i članka 22. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 139/2004 za Švicarsku Konfederaciju počinju teći kad nadležno švicarsko tijelo za tržišno natjecanje primi relevantne isprave.

br. 802/2004

Uredba Komisije od 7. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004 o kontroli koncentracija između poduzetnika (članci 1.-24.), kako je zadnje izmijenjena:

— Uredbom Komisije (EZ) br. 1792/2006.

br. 2006/111

Direktiva Komisije od 16. studenoga 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća

br. 487/2009

Uredba Vijeća (EZ) br. 487/2009 od 25. svibnja 2009. o primjeni članka 81. stavka 3. Ugovora na određene kategorije sporazuma i usklađenih praksi u sektoru zračnog prometa.

3. Sigurnost zračnog prometa

br. 91/670

Direktiva Vijeća od 16. prosinca 1991. o uzajamnom priznavanju licencija osoblju za obavljanje funkcija u civilnom zrakoplovstvu

(članci 1.-8.)

br. 3922/91

Uredba Vijeća od 16. prosinca 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (članci 1.-3., članak 4. stavak 2., članci 5.-11. i članak 13.) kako je izmijenjena:

— Uredbom (EZ) br. 1899/2006,

— Uredbom (EZ) br. 1900/2006,

— Uredbom Komisije (EZ) br. 8/2008,

— Uredbom Komisije (EZ) br. 859/2008.

br. 94/56

Direktiva Vijeća od 21. studenoga 1994. o uspostavljanju temeljnih načela u provođenju istraga o nesrećama i nezgodama u civilnom zrakoplovstvu

(članci 1.-13.)

br. 2004/36

Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o sigurnosti zrakoplova trećih zemalja koji koriste zračne luke Zajednice (članci 1.-9., i 11.-14.) kako je zadnje izmijenjena:

— Direktivom Komisije 2008/49/EZ.

br. 351/2008

Uredba Komisije od 16. travnja 2008. o provedbi Direktive 2004/36/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu davanja prednosti pregledima na stajanci zrakoplova koji pristaju u zračne luke Zajednice

br. 768/2006

Uredba Komisije od 19. svibnja 2006. o provedbi Direktive 2004/36/EZ Europskog parlamenta i Vijeća koja se odnosi na prikupljanje i razmjenu informacija o sigurnosti zrakoplova koji koriste zračne luke Zajednice i upravljanje informacijskim sustavom

br. 2003/42

Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2003. o izvješćivanju o događajima povezanim sa sigurnošću u civilnom zrakoplovstvu (članci 1.-12.)

br. 1321/2007

Uredba Komisije od 12. studenoga 2007. o utvrđivanju provedbenih pravila za upisivanje informacija o događajima koji ugrožavaju sigurnost u civilnom zrakoplovstvu u središnju bazu podataka, razmijenjenih u skladu s Direktivom 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća

br. 1330/2007

Uredba Komisije od 24. rujna 2007. o utvrđivanju provedbenih pravila za širenje informacija zainteresiranim stranama o događajima koji ugrožavaju sigurnost u civilnom zrakoplovstvu iz članka 7. stavka 2. Direktive 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća

br. 1592/2002

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2002. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (dalje u tekstu „Uredba“) kako je izmijenjena:

- Uredbom (EZ) br. 1643/2003,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 1701/2003,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 334/2007,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 103/2007.

Agencija uživa također u ovlastima Švicarske, koje su joj dodijeljene u skladu s odredbama Uredbe.

Komisija uživa također u ovlastima Švicarske, koje su joj dodijeljene odlukama na temelju članka 10. stavaka 2., 4. i 6., članka 16. stavka 4., članka 29. stavka 3. točke i., članka 31. stavka 3., članka 32. stavka 5. i članka 53. stavka 4.

Neovisno o horizontalnoj prilagodbi, predviđenoj u prvoj alineji Priloga Sporazumu između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu, upute na „države članice“ iz članka 54. Uredbe ili iz odredaba Odluke 1999/468/EZ, navedene u toj odredbi, ne odnose se na Švicarsku.

Ništa se u ovoj Uredbi ne može tumačiti tako da se na Europsku agenciju za sigurnost zračnog prometa (EASA) prenosi ovlast za postupanje u ime Švicarske u skladu s međunarodnim sporazumima za bilo koje druge svrhe osim za pomoć pri izvršenju njenih obveza na temelju navedenih sporazuma.

Za potrebe Sporazuma, tekst Uredbe tumači se uz sljedeće prilagodbe:

(a) članak 9. mijenja se kako slijedi:

- i. u stavku 1., nakon riječi „Zajednica“ umeću se riječi „ili Švicarska“;
- ii. u stavku 2. točki (a), nakon riječi „Zajednica“ umeću se riječi „ili Švicarska“;

iii. u stavku 2., brišu se točke (b) i (c);

iv. dodaje se sljedeći stavak:

„3. Kad god Zajednica pregovara s trećom zemljom o sklapanju sporazuma, u skladu s kojim država članica ili Agencija mogu izdati certifikate na temelju certifikata, koje su izdala zrakoplovna tijela te treće zemlje, nastoji za Švicarsku dobiti ponudu za sličan sporazum s predmetnom trećom zemljom. Švicarska, naizmjence, nastoji s trećim zemljama sklopiti sporazume, koji odgovaraju sporazumima Zajednice.”;

(b) u članku 20. dodaje se sljedeći stavak:

„4. Iznimno od odredaba članka 12. stavka 2. točke (a) Uvjeta zapošljavanja ostalih službenika Europskih zajednica, švicarski državljani koji imaju sva prava kao državljani mogu se zaposliti po osnovi ugovora s izvršnim direktorom Agencije.”;

(c) u članku 21. dodaje se sljedeći stavak:

„Švicarska na Agenciju primjenjuje Protokol o povlasticama i imunitetima Europskih zajednica, koji je naveden u Prilogu A ovom Prilogu, u skladu s Dodatkom Prilogu A.”;

(d) u članku 28. dodaje se sljedeći stavak:

„Švicarska u potpunosti sudjeluje u Upravnom odboru i unutar njega ima ista prava i obveze kao države članice Europske unije, osim ostvarivanja prava glasanja.”;

(e) u članku 48. dodaje se sljedeći stavak:

„8. Švicarska sudjeluje u financijskom doprinosu iz stavka 1. točke (a), u skladu sa sljedećom formulom:

$$S (0,2/100) + S [1 - (a + b) 0,2/100] c/C$$

pri čemu je:

S = dio proračuna Agencije, koji nije obuhvaćen naknadama i pristojbama iz stavka 1. točaka (b) i (c)

a = broj pridruženih država

b = broj država članica EU-a

c = doprinos Švicarske proračunu ICAO

d = ukupni doprinos država članica EU-a i pridruženih država proračunu ICAO.”;

(f) u članku 50. dodaje se sljedeći stavak:

„Odredbe koje se odnose na financijski nadzor od strane Zajednice u Švicarskoj u vezi sudionika u aktivnostima Agencije utvrđene su u Prilogu B ovom Prilogu.”;

(g) Prilog II. Uredbi proširuje se tako da uključi sljedeće zrakoplove kao proizvode, obuhvaćene člankom 2. stavkom 3. točkom (a) podtočkom ii. Uredbe Komisije (EZ) br. 1702/2003 od 24. rujna 2003. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (!):

A/c - [HB IDJ] - tip CL600-2B19

A/c - [HB-IGM] - tip Gulfstream G-V-SP

(!) SLL 243, 27.9.2003., str. 6.

A/c - [HB-IIS, HB-IIY, HB-IMJ, HB-IVL, HB-IVZ, HB-JES] - tip Gulfstream G-V

A/c - [HB-IBX, HB-IKR, HB-IMY, HB-ITF, HB-IWY] - tip Gulfstream G-IV

A/c - [HB-XJF, HB-ZCW, HB-ZDF, HB-ZDO] - tip MD 900

br. 736/2006

Uredba Komisije od 16. svibnja 2006. o metodama rada Europske agencije za sigurnost zračnoga prometa prilikom obavljanja inspekcijskog nadzora u području standardizacije

br. 1702/2003

Uredba od 24. rujna 2003. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, kako je izmijenjena:

- Uredbom Komisije (EZ) br. 335/2007,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 381/2005,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 375/2007,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 706/2006,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 287/2008,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 1057/2008,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 1194/2009.

Za potrebe Sporazuma, odredbe Uredbe tumače se u skladu sa sljedećom prilagodbom:

članak 2. mijenja se kako slijedi:

U stavcima 3., 4., 6., 8., 10., 11., 13. i 14., datum „28. rujna 2003.“ zamjenjuje se s „datumom stupanja na snagu Odluke Odbora Zajednice i Švicarske za zračni promet, koji u Prilog Uredbi uključuje Uredbu (EZ) br. 1592/2002.“

br. 2042/2003

Uredba Komisije od 20. studenoga 2003. o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove, kako je izmijenjena:

- Uredbom Komisije (EZ) br. 707/2006,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 376/2007,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 1056/2008,
- Uredbom Komisije (EZ) br. 127/2010.

br. 104/2004

Uredba Komisije od 22. siječnja 2004. o utvrđivanju pravila o organizaciji i sastavu Žalbenog odbora Europske agencije za sigurnost zračnog prometa

br. 593/2007

Uredba Komisije od 31. svibnja 2007. o pristojbama i naknadama koje ubire Europska agencija za sigurnost zračnog prometa, kako je zadnje izmijenjena:

- Uredbom Komisije (EZ) br. 1356/2008.

br. 2111/2005

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2005. o uspostavi liste Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji obavlja let i stavljanju izvan snage članka 9. Direktive 2004/36/EZ

br. 473/2006

Uredba Komisije od 22. ožujka 2006. o utvrđivanju provedbenih pravila za listu Zajednice koja sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća

br. 474/2006

Uredba Komisije od 22. ožujka 2006. o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća, kako je zadnje izmijenjena:

— Uredbom Komisije (EZ) br. 1144/2009. ⁽¹⁾

4. Zaštita zračnog prometa

br. 2320/2002 ⁽²⁾

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2002. o uspostavljanju zajedničkih pravila u području zaštite civilnog zračnog prometa (članci 1.-8., i 10.-13.) kako je izmijenjena:

— Uredbom EZ-a br. 849/2004.

br. 1217/2003 ⁽³⁾

Uredba Komisije od 4. srpnja 2003. o utvrđivanju zajedničkih zahtjeva u pogledu nacionalnih programa kontrole kvalitete u području zaštite civilnog zračnog prometa

br. 1486/2003 ⁽⁴⁾

Uredba Komisije od 22. kolovoza 2003. o utvrđivanju postupaka provedbe inspekcije Komisije u području zaštite civilnog zračnog prometa

(članci 1.-13., i 15.-18.)

br. 1138/2004 ⁽⁵⁾

Uredba Komisije od 21. lipnja 2004. o uvođenju zajedničke definicije kritičnih zona zaštitno ograničenih područja u zračnim lukama

br. 300/2008

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002

br. 820/2008 ⁽⁶⁾

Uredba Komisije od 8. kolovoza 2008. o utvrđivanju mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa, kako je zadnje izmijenjena:

— Uredbom Komisije (EU) br. 133/2010,

— Uredbom Komisije (EU) br. 134/2010,

— Uredbom Komisije (EU) br. 293/2010.

⁽¹⁾ Ova se Uredba primjenjuje u Švicarskoj sve dok je na snazi u EU.

⁽²⁾ Ova će se Uredba staviti izvan snage 29. travnja 2010. kad se Uredba (EZ) br. 300/2008 počne u potpunosti primjenjivati.

⁽³⁾ Ova će se Uredba staviti izvan snage 29. travnja 2010. kad se Uredba (EZ) br. 300/2008 počne u potpunosti primjenjivati.

⁽⁴⁾ Ova Uredba će se staviti izvan snage 29. travnja 2010. kad se Uredba (EZ) br. 300/2008 počne u potpunosti primjenjivati.

⁽⁵⁾ Ova Uredba će se staviti izvan snage 29. travnja 2010. kad se Uredba (EZ) br. 300/2008 počne u potpunosti primjenjivati.

⁽⁶⁾ Ova Uredba će se staviti izvan snage 29. travnja 2010. kad se Uredba (EZ) br. 300/2008 počne u potpunosti primjenjivati.

br. 4333/2008 ⁽¹⁾

Odluka Komisije od 8. kolovoza 2008. o utvrđivanju dodatnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa koji se primjenjuju od 1. listopada 2008.

br. 272/2009

Uredba Komisije od 2. travnja 2009. o dopunjavanju zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa utvrđenih u Prilogu Uredbi (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća, kako je zadnje izmijenjena:

— Uredbom Komisije (EU) br. 297/2010.

br. 1254/2009

Uredba Komisije (EU) od 18. prosinca 2009. o postavljanju mjerila na temelju kojih se državama članicama omogućuje odstupanje od zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa i donošenju alternativnih mjera zaštite

br. 18/2010

Uredba Komisije (EU) od 8. siječnja 2009. o izmjeni Uredba (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća u vezi sa specifikacijama za nacionalne programe kontrole kvalitete u području zaštite civilnog zračnog prometa

br. 72/2010

Uredba Komisije (EU) od 26. siječnja 2010. o utvrđivanju postupaka za provođenje inspekcija Komisije u području zaštite zračnog prometa

br. 185/2010

Uredba Komisije (EU) od 4. ožujka 2010. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa

br. C(2010)774

Odluka Komisije (EU) od 13. travnja 2010. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa koji sadrže informacije iz točke (a) članka 18. Uredbe (EZ) br. 300/2008.

5. Upravljanje zračnim prometom

br. 549/2004

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskoga neba (Okvirna uredba)

Komisija uživa u ovlastima Švicarske, koje su joj dodijeljene na temelju članka 6., članka 8. stavka 1., članaka 10., 11. i 12.

Neovisno o horizontalnoj prilagodbi iz prve alineje Priloga Sporazumu između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu, upute na „države članice” u članku 5. Uredbe (EZ) br. 549/2004 ili u odredbama Odluke 1999/468/EZ navedene u toj odredbi ne odnose se na Švicarsku.

br. 550/2004

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga).

Komisija uživa u odnosu na ovlasti Švicarske, koje su joj dodijeljene na temelju članka 16., kako je izmijenjeno u nastavku.

Za potrebe ovog Sporazuma, odredbe ove Uredbe mijenjaju se kako slijedi:

(a) članak 3. mijenja se kako slijedi:

U stavku 2., nakon riječi „Zajednica” umeću se riječi „i Švicarske”.

(1) Ova Uredba će se staviti izvan snage 29. travnja 2010. kad se Uredba (EZ) br. 300/2008 počne u potpunosti primjenjivati.

(b) Članak 7. mijenja se kako slijedi:

U stavku 1. i stavku 6., nakon riječi „Zajednica” umeću se riječi „i Švicarska”.

(c) Članak 8. mijenja se kako slijedi:

U stavku 1., nakon riječi „Zajednica” umeću se riječi „i Švicarska”.

(d) Članak 10. mijenja se kako slijedi:

U stavku 1., nakon riječi „Zajednica” umeću se riječi „i Švicarska”.

(e) Članak 16. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komisija svoju odluku upućuje državama članicama i obavješćuje davatelja usluga o tome, ako je pravno nadležan.”

br. 551/2004

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora na jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru).

Komisija uživa u ovlastima Švicarske, koje su joj dodijeljene na temelju članka 2., članka 3. stavka 5. i članka 10.

br. 552/2004

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (Uredba o interoperabilnosti).

Komisija uživa u ovlastima Švicarske, koje su joj dodijeljene na temelju članaka 4. i 7. i članka 10. stavka 3.

Za potrebe Sporazuma, odredbe Uredbe mijenjaju se kako slijedi:

(a) članak 5. mijenja se kako slijedi:

u stavku 2., nakon riječi „Zajednica” umeću se riječi „ili Švicarska”.

(b) Članak 7. mijenja se kako slijedi:

U stavku 4., nakon riječi „Zajednica” umeću se riječi „ili Švicarska”.

(c) Prilog III. mijenja se kako slijedi:

U odjeljku 3., drugoj i posljednjoj alineji, nakon riječi „Zajednica” umeću se riječi „ili Švicarska”.

br. 2096/2005

Uredba Komisije od 20. prosinca 2005. o utvrđivanju zajedničkih zahtjeva za pružanje usluga u zračnoj plovidbi, kako je izmijenjena:

— Uredbom Komisije (EZ) br. 1315/2007,

— Uredbom Komisije (EZ) br. 482/2008,

— Uredbom Komisije (EZ) br. 668/2008.

Komisija uživa u ovlastima Švicarske, koje su joj dodijeljene na temelju članka 9.

br. 2150/2005

Uredba Komisije od 23. prosinca o utvrđivanju zajedničkih pravila za fleksibilno korištenje zračnog prostora

br. 1033/2006

Uredba Komisije od 4. srpnja 2006. o utvrđivanju zahtjeva o postupcima za planove leta u fazi prije polijetanja za jedinstveno europsko nebo

br. 1032/2006

Uredba Komisije od 6. srpnja 2006. o utvrđivanju zahtjeva za automatske sustave za razmjenu podataka o letu u svrhu obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova između jedinica kontrole zračnog prometa, kako je zadnje izmijenjena:

— Uredbom Komisije (EZ) br. 30/2009.

br. 2006/23

Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 5. travnja 2006. o licenciji kontrolora zračnog prometa Zajednice

br. 730/2006

Uredba Komisije od 11. svibnja 2006. o klasifikaciji zračnog prostora i o pristupu letova, upravljanih u skladu s pravilima vizualnog letenja, u zračni prostor iznad razine letenja 195.

br. 219/2007

Uredba Vijeća od 27. veljače 2007. o uspostavljanju zajedničkog poduzeća za razvoj nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR), kako je zadnje izmijenjena:

— Uredbom Komisije (EZ) br. 1361/2008.

br. 633/2007

Uredba Komisije od 7. lipnja 2007. o utvrđivanju zahtjeva za primjenu protokola za prijenos poruka o letu koji se upotrebljava u svrhu obavješćivanja, koordinacije i prijenosa letova između jedinica kontrole zračnog prometa

br. 1265/2007

Uredba Komisije od 26. listopada 2007. o utvrđivanju zahtjeva za razmak između govornih kanala zrak-zemlja za jedinstveno europsko nebo

br. 29/2009

Uredba Komisije od 16. siječnja 2009. o utvrđivanju zahtjeva u vezi s uslugama podatkovnih veza za jedinstveno europsko nebo

br. 262/2009

Uredba Komisije od 30. ožujka 2009. o utvrđivanju zahtjeva u vezi s usklađenom dodjelom i upotrebom Mode S upitnih kodova za jedinstveno europsko nebo.

6. Okruženje i buka

br. 2002/30

Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 26. ožujka 2002. o utvrđivanju pravila i postupaka u vezi s uvođenjem operativnih ograničenja vezanih uz buku u zračnim lukama Zajednice (članci 1.-12., i 14.-18.)

(Primjenjuju se izmjene Priloga I., koje proizlaze iz Priloga II. poglavlja 8. (Prometna politika) odjeljka G (Zračni promet) točke 2. Akta o uvjetima pristupanja Češke Republike, Republike Estonije, Republike Cipra, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Mađarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije i Slovačke Republike i prilagodbe Ugovora na kojima se temelji Europska unija).

br. 89/629

Direktiva Vijeća od 4. prosinca 1989. o ograničavanju emisije buke civilnih dozvučnih mlaznih zrakoplova

(članci 1.-8.).

br. 2006/93/EZ

Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o reguliranju operacije zrakoplova obuhvaćenim dijelom II. poglavljem 3. sveskom 1. Priloga 16. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, drugo izdanje (1988.).

7. Zaštita potrošača

br. 90/314

Direktiva Vijeća od 13. lipnja 1990. o putovanjima, odmorima i kružnim putovanjima u paket-aranžmanima (članci 1.-10.).

br. 93/13

Direktiva Vijeća od 5. travnja 1993. o nepoštenim uvjetima u potrošačkim ugovorima (članci 1.-11.).

br. 2027/97

Uredba Vijeća od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća (članci 1.-8.), kako je izmijenjena:

— Uredbom (EZ) br. 889/2002.

br. 261/2004

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91

(članci 1.-18.).

br. 1107/2006

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu

8. Razno

br. 2003/96

Direktiva Vijeća od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije

(članak 14. stavak 1. točka (b), i članak 14. stavak 2.).

9. Prilozi

A : Protokol o povlasticama i imunitetima Europske unije

B : Odredbe o financijskom nadzoru od strane Europske unije u pogledu švicarskih sudionika u djelatnostima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA).

PRILOG A

PROTOKOL O POVLAŠTICAMA I IMUNITETIMA EUROPSKE UNIJE

VISOKE UGOVORNE STRANKE,

UZIMAJUĆI U OBZIR da, u skladu s člankom 343. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i člankom 191. Ugovora o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju („EZAE”), Europska unija i EZAE uživaju na državnim područjima država članica takve povlastice i imunitete, koji su potrebni za obavljanje njihovih zadaća,

SPORAZUMJELE SU SE o sljedećim odredbama, koje se prilažu Ugovoru o Europskoj uniji, Ugovoru o funkcioniranju Europske unije i Ugovoru o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju:

POGLAVLJE I.

DOBRA, SREDSTVA, IMOVINA I POSLOVANJE EUROPSKE UNIJE

Članak 1.

Prostorije i zgrade Unije su nepovredive. Ne smiju se pretraživati, privremeno oduzeti, zaplijeniti niti izvlastiti. Dobra i imovina Unije ne smiju biti predmetom upravnih ili sudskih mjera prisile bez ovlaštenja Suda Europske unije.

Članak 2.

Arhive Unije su nepovredive.

Članak 3.

Unija, njezina imovina, prihodi i druga dobra oslobođeni su od svih izravnih poreza.

Vlade država članica, kad god je to moguće, poduzimaju odgovarajuće mjere za doznačivanje ili povrat iznosa neizravnih poreza ili trgovačkih poreza, uključenih u cijenu pokretnina ili nepokretnina, u slučajevima kad Unija za svoje službene potrebe obavlja veće kupnje, čija cijena uključuje i ovakve poreze. Međutim, primjena ovih odredaba ne smije prouzročiti narušavanje tržišnog natjecanja u Uniji.

Ne odobrava se oslobođenje od poreza i davanja koja se plaćaju kao naknade za javne komunalne usluge.

Članak 4.

Unija se oslobađa od svih carina, zabrana i ograničenja pri uvozu i izvozu na predmete namijenjene službenoj uporabi: tako uvezenim predmetima, na državnom području države u koju su uvezeni, ne smije se raspolagati, ni uz naplatu ni besplatno, osim pod uvjetima koje odobri vlada te države.

Unija se također oslobađa od svih carina te svih zabrana i ograničenja pri uvozu i izvozu svojih publikacija.

POGLAVLJE II.

KOMUNIKACIJA I PROPUSNICE LAISSEZ-PASSER

Članak 5.

Pri službenoj komunikaciji i prijenosu svih svojih dokumenata, institucije Unije na državnom području svake države članice uživaju tretman koji ta država priznaje diplomatskim misijama.

Službena korespondencija i ostala službena komunikacija institucija Unije ne podliježu cenzuri.

Članak 6.

Predsjednici institucija Unije mogu članovima i službenicima tih institucija izdati propusnice laissez-passer u obliku koji propisuje Vijeće običnom većinom, a koje vlasti država članica priznaju kao valjane putne isprave. Ove propusnice laissez-passer izdaju se dužnosnicima i ostalim službenicima pod uvjetima utvrđenima u Pravilniku o osoblju za dužnosnike i uvjetima zapošljavanja ostalih službenika Unije.

Komisija može sklopiti sporazume na temelju kojih se ove propusnice laissez-passer priznaju kao valjane putne isprave na državnom području trećih zemalja.

POGLAVLJE III.

ZASTUPNICI EUROPSKOG PARLAMENTA

Članak 7.

Slobodno kretanje zastupnika Europskog parlamenta, koji putuju u mjesto ili iz mjesta zasjedanja Europskog parlamenta, ne podliježe nikakvim administrativnim ili drugim ograničenjima.

Zastupnicima Europskog parlamenta priznaju se pri carinskoj i tečajnoj kontroli:

- (a) od strane njihove vlade, jednake olakšice koje se odobravaju višim dužnosnicima prilikom putovanja u inozemstvo radi privremenih službenih misija;
- (b) od strane vlada ostalih država članica, jednake olakšice koje se priznaju predstavnicima stranih vlada na privremenim službenim misijama.

Članak 8.

Zastupnici Europskog parlamenta ne mogu biti podvrgnuti nikakvom obliku ispitivanja, zadržavanja ili sudskog postupka radi izraženih mišljenja ili glasovanja pri obnašanju svojih dužnosti.

Članak 9.

Za vrijeme zasjedanja Europskog parlamenta, njegovi zastupnici uživaju:

- (a) na državnom području svoje države, imunitet koji se priznaje zastupnicima parlamenta te države;
- (b) na državnom području bilo koje druge države članice, imunitet od svake mjere zadržavanja i od sudskog postupka.

Imunitet se također primjenjuje na zastupnike tijekom putovanja u mjesto i iz mjesta zasjedanja Europskog parlamenta.

Ako je zastupnik zatečen pri počinjenju kaznenog djela, pozivanje na imunitet nije moguće i u tom slučaju Europski parlament može ostvariti pravo na ukidanje imuniteta jednom od svojih zastupnika.

POGLAVLJE IV.

PREDSTAVNICI DRŽAVA ČLANICA KOJI SUDJELUJU U RADU INSTITUCIJA EUROPSKE UNIJE

Članak 10.

Predstavnici država članica koji sudjeluju u radu institucija Unije, njihovi savjetnici i tehnički stručnjaci uživaju uobičajene povlastice, imunitete i olakšice prilikom obnašanja svojih dužnosti te za vrijeme putovanja u mjesto i iz mjesta sastajanja.

Ovaj se članak također primjenjuje na članove savjetodavnih tijela Unije.

POGLAVLJE V.

DUŽNOSNICI I OSTALI SLUŽBENICI EUROPSKE UNIJE

Članak 11.

Na državnom području svake države članice i bez obzira na njihovo državljanstvo, dužnosnici i ostali službenici Unije:

- (a) podložno odredbama Ugovora o s jedne strane, propisima o odgovornosti dužnosnika i ostalih službenika prema Uniji i, s druge strane, nadležnosti Suda Europske unije u sporovima između Unije i njezinih dužnosnika i ostalih službenika, uživaju imunitet od sudskih postupaka u pogledu djela koje počine pri obnašanju službenih dužnosti, uključujući izgovorene ili napisane riječi. Taj imunitet uživaju i nakon prestanka obnašanja dužnosti;

- (b) zajedno sa svojim supružnicima i uzdržavanim članovima obitelji ne podliježu imigracijskim ograničenjima ni formalnostima za prijavu stranaca;
- (c) u pogledu monetarnih ili tečajnih propisa uživaju jednake olakšice koje se uobičajeno priznaju dužnosnicima međunarodnih organizacija;
- (d) imaju pravo bez carine uvesti svoj namještaj i druge predmete za osobnu uporabu prilikom prvog preuzimanja dužnosti u dotičnoj državi te pravo da ih nakon prestanka dužnosti u toj državi ponovno izvezu bez carine, podložno u oba slučaja uvjetima koje vlada države u kojoj ostvaruju to pravo smatra potrebnima;
- (e) imaju pravo bez carine uvesti motorno vozilo za osobnu uporabu, kupljeno u državi svog posljednjeg boravišta ili u državi čiji su državljani, prema uvjetima koji vrijede na domaćem tržištu te države te ga ponovno izvesti bez carine, podložno u oba slučaja uvjetima koje vlada države u kojoj ostvaruju to pravo smatra potrebnima.

Članak 12.

Dužnosnici i ostali službenici Unije dužni su plaćati porez u korist Unije na plaće, nadnice i prihode koje im isplaćuje Unija, u skladu s uvjetima i postupkom koje utvrđuje Europski parlament i Vijeće, uredbama u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom te nakon savjetovanja s navedenim institucijama.

Oslobođeni su od plaćanja nacionalnih poreza na plaće, nadnice i prihode koje im isplaćuje Unija.

Članak 13.

Pri primjeni poreza na dohodak, na bogatstvo i na nasljedstvo te pri primjeni konvencija o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja sklopljenih između država članica Unije, za dužnosnike i ostale službenike Unije koji isključivo radi obnašanja svojih dužnosti u službi Unije imaju boravište na državnom području države članice koja nije država njihove porezne rezidentnosti, u trenutku stupanja u službu Unije, smatra se, kako u državi njihova stvarnog boravišta tako i u državi njihove porezne rezidentnosti, da su zadržali rezidentnost u potonjoj državi, pod uvjetom da je ta država članica Unije. Ova se odredba također primjenjuje na supružnika, ako nije zaposlen, i na uzdržavanu djecu za koju skrbe osobe iz ovog članka.

Pokretna imovina koja pripada osobama iz prethodnog stavka i koja se nalazi na državnom području države u kojoj borave, oslobođena je od poreza na nasljedstvo u toj državi; za takvu se imovinu pri procjeni tog poreza smatra, uz poštovanje prava trećih zemalja i moguće primjene odredbi međunarodnih konvencija o dvostrukom oporezivanju, da se nalazi u državi porezne rezidentnosti.

Pri primjeni odredaba ovog članka ne uzima se u obzir rezidentnost stečena isključivo radi obnašanja dužnosti u službi drugih međunarodnih organizacija.

Članak 14.

Europski parlament i Vijeće, uredbama u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom i nakon savjetovanja s dotičnim institucijama, utvrđuju sustav doprinosa za socijalno osiguranje za dužnosnike i ostale službenike Unije.

Članak 15.

Europski parlament i Vijeće, uredbama u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom i nakon savjetovanja s drugim dotičnim institucijama, utvrđuju kategorije dužnosnika i ostalih službenika Unije, na koje se u cijelosti ili djelomično primjenjuju odredbe članka 11., drugog stavka članka 12., i članka 13.

Imena, razredi te adrese dužnosnika i ostalih službenika uključenih u takve kategorije periodično se dostavljaju vladama država članica.

POGLAVLJE VI.

POVLASTICE I IMUNITETI MISIJA TREĆIH ZEMALJA KOJE SU AKREDITIRANE PRI EUROPSKOJ UNIJI

Članak 16.

Država članica na čijem državnom području Unija ima sjedište priznaje misijama trećih zemalja koje su akreditirane pri Uniji uobičajeni diplomatski imunitet i povlastice.

POGLAVLJE VII.

OPĆE ODREDBE

Članak 17.

Dužnosnicima i ostalim službenicima Unije se priznaju povlastice, imuniteti i olakšice isključivo u interesu Unije.

Svaka institucija Unije mora ukinuti imunitet priznat dužnosniku ili drugom službeniku, kad god smatra da ukidanje tog imuniteta nije u suprotnosti s interesima Unije.

Članak 18.

U smislu primjene ovog Protokola, institucije Unije surađuju s odgovornim tijelima dotičnih država članica.

Članak 19.

Članci od 11. do 14. i članak 17. primjenjuju se na članove Komisije.

Članak 20.

Članci od 11. do 14. i članak 17. primjenjuju se na suce, nezavisne odvjetnike, tajnike i pomoćne izvjestitelje Suda Europske unije, ne dovodeći u pitanje odredbe članka 3. Protokola o Statutu Suda Europske unije koje se odnose na imunitet sudaca i nezavisnih odvjetnika od sudskih postupaka.

Članak 21.

Ovaj se Protokol također primjenjuje na Europsku investicijsku banku, na članove njezinih tijela, na njezine zaposlenike i na predstavnike država članica koji sudjeluju u njezinim aktivnostima, ne dovodeći u pitanje odredbe Protokola o Statutu banke.

Osim toga, Europska investicijska banka oslobođena je od svakog oblika oporezivanja ili nameta slične naravi pri osnivanju i bilo kakvom povećanju kapitala te od različitih formalnosti koje mogu biti s tim povezane u državi sjedišta Banke. Isto tako, u slučaju prestanka postojanja ili likvidacije ne nastaju nikakvi nameti. Konačno, aktivnosti Banke i njezinih tijela, koje se obavljaju u skladu s njezinim Statutom, ne podliježu porezu na promet.

Članak 22.

Ovaj se Protokol također primjenjuje na Europsku središnju banku, na članove njezinih tijela i na njezine službenike, ne dovodeći u pitanje odredbe Protokola o Statutu Europskog sustava središnjih banaka i Europske središnje banke.

Osim toga je Europska središnja banka oslobođena od svakog oblika oporezivanja ili nameta slične naravi pri osnivanju i bilo kakvom povećanju kapitala te od različitih formalnosti, koje mogu biti s tim povezane u državi sjedišta Banke. Aktivnosti Banke i njezinih tijela, koje se obavljaju u skladu sa Statutom Europskog sustava središnjih banaka i Europske središnje banke, ne podliježu porezu na promet.

DODATAK PRILOGU A

POSTUPCI ZA PRIMJENU PROTOKOLA O POVLASTICAMA I IMUNITETIMA EUROPSKE UNIJE U ŠVICARSKOJ

1. Proširenje primjene na Švicarsku

Gdje god Protokol o povlasticama i imunitetima Europske unije (dalje u tekstu „Protokol“) sadrži upute na države članice, smatra se da se te upute jednako primjenjuju na Švicarsku, osim ako sljedeće odredbe utvrde drukčije.

2. Oslobođanje Agencije od neizravnog oporezivanja (uključujući PDV)

Roba i usluge, koji se izvoze iz Švicarske, ne podliježu švicarskom porezu na dodanu vrijednost (PDV). U slučaju robe i usluga pruženih Agenciji u Švicarskoj za njenu službenu uporabu, oslobođanje od PDV-a u skladu s drugim stavkom članka 3. Protokola, izvodi se putem povrata. Oslobođanje od plaćanja PDV-a odobrava se ako stvarna kupovna cijena roba i usluga, navedenih na računu ili jednakovrijednom dokumentu iznosi najmanje 100 švicarskih franaka (uključujući porez).

Povrat PDV-a odobrava se nakon podnošenja švicarskih obrazaca, predviđenih za tu svrhu, Glavnom odjelu za PDV Savezne porezne uprave. Zahtjevi za povrat moraju se u pravilu obračunati u roku tri mjeseca nakon datuma na koji su zaprimljeni zajedno s potrebnim popratnim dokumentima.

3. Postupci primjene pravila za osoblje Agencije

U pogledu drugog stavka članka 12. Protokola, Švicarska u skladu s načelima svog nacionalnog prava i u smislu članka 2. Uredbe (Euratom, EZUČ, EEZ) br. 549/69 ⁽¹⁾ oslobađa dužnosnike i ostale službenike Agencije od saveznih, kantonskih i općinskih poreza na plaće, nadnice i prihode koje im isplaćuje Europska unija i koji podliježu unutarnjem porezu za vlastitu korist.

Za primjenu članka 13. Protokola, Švicarska se ne smatra državom članicom u smislu gornje točke 1.

Dužnosnici i ostali službenici Agencije te članovi njihovih obitelji koji su uključeni u sustav socijalnog osiguranja za dužnosnike i ostale službenike Europske unije nisu obvezni uključiti se u švicarski sustav socijalnog osiguranja.

Sud Europske unije ima isključivu nadležnost nad svim pitanjima o odnosima između Agencije ili Komisije i njihovog osoblja, vezano uz primjenu Uredbe Vijeća (EEZ, Euratom, EZUČ) br. 259/68 ⁽²⁾ i drugih odredaba prava Europske unije, koji utvrđuju uvjete rada.

⁽¹⁾ Uredba (Euratom, EZUČ, EEZ) br. 549/69 Vijeća od 25. ožujka 1969. o utvrđivanju kategorija dužnosnika i drugih službenika Europskih zajednica na koje se primjenjuju odredbe članka 12., drugog stavka članka 13. i članak 14. Protokola o povlasticama i imunitetima Zajednica (SL L 74, 27.3.1969., str. 1.). Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 1749/2002 (SL L 264, 2.10.2002., str. 13.).

⁽²⁾ Uredba (EEZ, Euratom, EZUČ) br. 259/68 Vijeća od 29. veljače 1968. o utvrđivanju Pravilnika o osoblju za dužnosnike Europskih zajednica i Uvjeta zaposlenja ostalih službenika Europskih zajednica te o uvođenju posebnih mjera koje se privremeno primjenjuju na dužnosnike Komisije (Uvjeti zaposlenja ostalih službenika) (SL L 56, 4.3.1968., str. 1.). Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 2104/2005 (SL L 337, 22.12.2005., str. 7.).

PRILOG B.

FINANCIJSKI NADZOR ŠVICARSKIH SUDIONIKA U DJELATNOSTIMA U OKVIRU EUROPSKOG SPORAZUMA O ZRAČNOM PROMETU

Članak 1.

Izravna komunikacija

Agencija i Komisija izravno komuniciraju sa svim fizičkim ili pravnim osobama sa sjedištem u Švicarskoj koje sudjeluju u djelatnostima Agencije kao izvođači, sudionici u programima Agencije, primatelji isplata iz proračuna Agencije ili Zajednice ili kao podizvođači. Te osobe mogu Komisiji i Agenciji izravno slati sve odgovarajuće informacije i dokumentaciju koju moraju podnijeti na temelju instrumenata navedenih u ovoj Odluci i na temelju ugovora ili sporazuma sklopljenih u skladu s navedenim propisima te odluka donesenih u skladu s navedenim propisima.

Članak 2.

Provjere

1. U skladu s Uredbom Vijeća (EZ, Euratom) br. 1605/2002 od 25. lipnja 2002. o Financijskoj uredbi koja se primjenjuje na opći proračun Europskih zajednica ⁽¹⁾ i Financijskom uredbom donesenom na Upravljačkom odboru Agencije 26. ožujka 2003., u skladu s Uredbom Komisije (EZ, Euratom) br. 2343/2002 od 23. prosinca 2002. o okvirnoj Financijskoj uredbi za tijela iz članka 185. Uredbe Vijeća (EZ, Euratom) br. 1605/2002 o Financijskoj uredbi koja se primjenjuje na opći proračun Europskih zajednica ⁽²⁾ te s drugim instrumentima iz ove Odluke, mogu sklopljeni ugovori ili sporazumi te odluke, donesene s korisnicima sa sjedištem u Švicarskoj, predvidjeti mogućnost znanstvenih, financijskih, tehnoloških ili drugih revizija koje mogu kod njih ili njihovih podizvođača bilo kada izvršiti dužnosnici Agencije i Komisije ili druge osobe s ovlastima Agencije i Komisije.

2. Dužnosnici Agencije i Komisije te druge osobe koje su ovlastili Agencija i Komisija moraju imati primjeren pristup do lokacija, radova i dokumenata te svih drugih informacija koje su potrebne radi izvršenja tih revizija, uključujući i informacije u elektroničkom obliku. Ovo pravo pristupa se izričito navodi u ugovorima ili sporazumima, sklopljenima radi provedbe instrumenata iz ove Odluke.

3. Revizorski sud Europske unije ima jednaka prava kao i Komisija.

4. Revizije se mogu vršiti do pet godina nakon isteka valjanosti ove Odluke ili u skladu s uvjetima navedenim u sklopljenim ugovorima ili sporazumima te u donesenim odlukama.

5. O revizijama koje će se izvršiti na državnom području Švicarske treba unaprijed obavijestiti švicarski savezni ured za reviziju. Ta obavijest nije pravni uvjet za izvršenje revizija.

Članak 3.

Provjere na licu mjesta

1. U okviru ovog Sporazuma, Komisija (OLAF) je ovlaštena izvršiti provjere na licu mjesta i preglede na švicarskom državnom području, u skladu s uvjetima navedenim u Uredbi Vijeća (Euratom, EZ) br. 2185/96 od 11. studenoga 1996. o provjerama i inspekcijama na terenu koje provodi Komisija s ciljem zaštite financijskih interesa Europskih zajednica od prijevара i ostalih nepravilnosti ⁽³⁾.

2. Komisija treba pripremiti i izvršiti provjere na licu mjesta i preglede u bliskoj suradnji sa švicarskim saveznom uredom za reviziju ili drugim nadležnim švicarskim tijelima koje imenuje švicarski savezni ured za reviziju te ih treba pravovremeno obavijestiti o cilju, svrsi i pravnom temelju provjera i pregleda tako da mogu osigurati svu potrebnu pomoć. S tim ciljem, dužnosnici nadležnih švicarskih tijela mogu sudjelovati u provjerama na licu mjesta i pregledima.

3. Komisija i nadležna švicarska tijela mogu zajedno izvršiti provjere na licu mjesta i preglede ako to žele navedena nadležna švicarska tijela.

⁽¹⁾ SL L 248, 16.9.2002., str. 1.

⁽²⁾ SL L 357, 31.12.2002., str. 72.

⁽³⁾ SL L 292, 15.11.1996., str. 2.

4. Ako se sudionici u programu protive provjeri na licu mjesta i pregledu, švicarska tijela, u skladu s nacionalnim propisima, osiguravaju inspektorima Komisije svu potrebnu pomoć kako bi mogli obaviti svoju dužnost i izvršiti provjeru na licu mjesta ili pregled.
5. Komisija Švicarski savezni ured za reviziju u najkraćem mogućem roku obavješćuje o svim činjenicama ili sumnjama vezano uz nepravilnosti koje je otkrila tijekom provjere na licu mjesta ili pregleda. U svakom slučaju, Komisija mora navedeno tijelo obavijestiti o rezultatima takvih provjera i pregleda.

Članak 4.

Informacije i savjetovanja

1. U smislu pravilne provedbe ovog Priloga, nadležna tijela Švicarske i Zajednice redovito razmjenjuju informacije te, na zahtjev jedne od stranaka, provode savjetovanja.
2. Nadležna švicarska tijela odmah obavješćuju Agenciju i Komisiju, o svim činjenicama ili sumnjama koje otkriju u vezi nepravilnosti vezano uz sklapanje i provedbu ugovora ili sporazuma donesenih pri primjeni instrumenata, navedenih u ovoj Odluci.

Članak 5.

Povjerljivost

Informacije u bilo kojem obliku, priopćene ili stečene na temelju ovog Priloga, obuhvaća profesionalna tajna te su jednako zaštićene, kao što su slične informacije zaštićene švicarskim zakonom i odgovarajućim odredbama koje se primjenjuju na institucije Zajednice. Takve se informacije ne smiju priopćiti drugim osobama, osim onih u institucijama Zajednice, državama članica ili u Švicarskoj koje ih moraju znati po svojoj dužnosti, niti se smiju koristiti u druge svrhe osim za osiguravanje učinkovite zaštite financijskih interesa ugovornih stranaka.

Članak 6.

Upravne mjere i kazne

Ne dovodeći u pitanje primjenu švicarskog kaznenog prava, Agencija ili Komisija može propisati upravne mjere i kazne u skladu s Uredbom Vijeća (EZ, Euratom) br. 1605/2002 od 25. lipnja 2002. i Uredbom Komisije (EZ, Euratom) br. 2342/2002 od 23. prosinca 2002. i s Uredbom Vijeća (EZ, Euratom) br. 2988/95 od 18. prosinca 1995. o zaštiti financijskih interesa Europskih zajednica ⁽¹⁾.

Članak 7.

Povrat i provedba

Odluke koje Agencija ili Komisija donesu unutar područja primjene ove Odluke i kojima se uvode novčane obveze za osobe, a ne države, provode se u Švicarskoj.

Nalog za provedbu mora izdati tijelo koje odredi švicarska vlada, koje mora o tome obavijestiti Agenciju ili Komisiju, pri čemu nije potrebna nikakva druga kontrola osim provjere vjerodostojnosti akta. Provedba se mora odvijati u skladu sa švicarskim poslovnikom. Zakonitost odluke o provedbi podliježe nadzoru Suda Europske unije.

Presude koje Sud Europske unije donese na temelju klauzule o arbitraži provode se pod jednakim uvjetima.

(¹) SL L 312, 23.12.1995., str. 1.

32010D0302

L 129/68

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

28.5.2010.

ODLUKA VIJEĆA**od 10. svibnja 2010.****o sklapanju Memoranduma o suradnji između Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva i
Europske zajednice na području audita zaštite/inspekcija i povezanih pitanja**

(2010/302/EU)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2. u vezi s člankom 218. stavkom 6. točkom (a) i prvim podstavkom članka 218. stavka 8.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir suglasnost Europskog parlamenta,

budući da:

- (1) Vijeće je 30. studenoga 2007. Komisiju ovlastilo da započne pregovore o sporazumu između Europske zajednice i Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO) na području audita zaštite/inspekcija u zrakoplovstvu i povezanih pitanja.
- (2) U ime Unije, Komisija je s ICAO sklopila o Memorandumu o suradnji (MoC) na području revizija/inspekcija zaštite i povezanih pitanja u skladu s direktivama iz Priloga I. Odluci Vijeća o ovlaštavanju Komisije za otvaranje pregovora i s *ad hoc* postupkom iz njezinog Priloga II.
- (3) MoC je u ime Zajednice potpisan 17. rujna 2008., podložno mogućnosti njegovog kasnijeg sklapanja, u skladu s Odlukom Vijeća 2009/97/EZ od 24. srpnja 2008. o potpisivanju i privremenoj primjeni Memoranduma o suradnji između Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva i Europske zajednice na području audita zaštite/inspekcije i povezanih pitanja⁽¹⁾.
- (4) Nakon stupanja na snagu Lisabonskog ugovora 1. prosinca 2009., Europska unija mora obavijestiti ICAO da je Europska unija zamijenila i naslijedila Europsku zajednicu.
- (5) MoC bi trebalo odobriti.
- (6) Stavkom 6. točkom 3. MoC-a predviđa se da MoC stupa na snagu prvi dan drugog mjeseca nakon posljednje od dviju

obavijesti putem kojih su se stranke međusobno obavijestile o završetku njihovih unutarnjih postupaka. Stoga bi predsjednika Vijeća trebalo ovlastiti da u ime Unije pošalje traženu obavijest,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Ovime se u ime Unije odobrava Memorandum o suradnji (MoC) između Europske zajednice i Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva na području audita zaštite/inspekcija i povezanih pitanja.
2. Tekst MoC-a priložen je ovoj Odluci⁽²⁾.

Članak 2.

Predsjednik Vijeća ovlašćuje se za imenovanje osobe ovlaštene za davanje obavijesti predviđene u stavku 6. točki 3. MoC-a i za izdavanje sljedeće obavijesti:

„Zbog stupanja na snagu Lisabonskog ugovora 1. prosinca 2009., Europska unija je zamijenila i naslijedila Europsku zajednicu i od tog datuma obavlja sva prava i obveze Europske zajednice. Stoga se u tekstu MoC-a uputa ‚Europska zajednica‘, kada je primjereno, tumači kao ‚Europska unija.‘”

Sastavljeno u Bruxellesu 10. svibnja 2010.

Za Vijeće

Predsjednica

Á. GONZÁLEZ-SINDE REIG

⁽¹⁾ SL L 36, 5.2.2009., str. 18.

⁽²⁾ SL L 36, 5.2.2009., str. 19.

32010L0061

L 233/27

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

3.9.2010.

DIREKTIVA KOMISIJE 2010/61/EU**od 2. rujna 2010.****o prvoj prilagodbi znanstvenom i tehničkom napretku Priloga Direktivi 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o kopnenom prijevozu opasnih tvari****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

„I.1. **ADR**

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

Prilozi A i B ADR-u, primjenjuju se s učinkom od 1. siječnja 2011., pri čemu se ugovorna strana' prema potrebi zamjenjuje s 'država članica'."

uzimajući u obzir Direktivu 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 8. stavak 1.,

2. U Prilogu II., odjeljak II.1. zamjenjuje se sljedećim:

budući da:

„II.1. **RID**

(1) Prilog I. odjeljak I.1., Prilog II. odjeljak II.1. i Prilog III. odjeljak III.1. Direktivi 2008/68/EZ odnose se na odredbe navedene u međunarodnim sporazumima o kopnenom prijevozu opasnih tvari cestom, željeznicom i unutarnjim plovnim putovima, kako je određeno u članku 2. te Direktive.

Prilog RDI-u, iz Dodatka C COTIF-u, koji se primjenjuje s učinkom od 1. siječnja 2011., pri čemu se 'država ugovornica RID-a' prema potrebi zamjenjuje s 'država članica'."

(2) Odredbe tih međunarodnih sporazuma ažuriraju se svake dvije godine. Stoga se izmijenjene verzije tih sporazuma primjenjuju od 1. siječnja 2011., uz prijelazno razdoblje do 30. lipnja 2011.

3. U Prilogu III., odjeljak II.1. zamjenjuje se sljedećim:

(3) Prilog I. odjeljak I.1., Prilog II. odjeljak II.1. i Prilog III. odjeljak III.1. Direktivi 2008/68/EZ treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.

„III.1. **ADN**

Uredbe priložene ADN-u, primjenjuju se s učinkom od 1. siječnja 2011., kao i članak 3. točka (f), članak 3. točka (h), članak 8. stavak 1., članak 8. stavak 3. ADN-a, pri čemu se 'ugovorna strana' prema potrebi zamjenjuje s 'država članica'."

(4) Mjere predviđene ovom Direktivom u skladu su s mišljenjem Odbora za unutarnji prijevoz opasnih tvari,

Članak 2.

Prenošenje

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 30. lipnja 2011. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba i korelacijsku tablicu između tih odredaba i ove Direktive.

Članak 1.

Izmjene Direktive 2008/68/EZ

Prilozi Direktivi 2008/68/EZ mijenjaju se kako slijedi:

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.

1. U Prilogu I., odjeljak I.1. zamjenjuje se sljedećim:

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

⁽¹⁾ SL L 260, 30.9.2008., str. 13.

Članak 3.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 2. rujna 2010.

Za Komisiju
Predsjednik
José Manuel BARROSO

32010R0983

L 286/1

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

4.11.2010.

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 983/2010**od 3. studenoga 2010.****o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 4. stavak 3.,

budući da:

- (1) U skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 272/2009 od 2. travnja 2009. o dopunjavanju zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti civilnog zračnog prometa utvrđenih u Prilogu Uredbi (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾, Komisija priznaje jednakovrijednost standarda zaštite zračnog prometa trećih zemalja pod uvjetom da su ispunjeni kriteriji utvrđeni u toj Uredbi.
- (2) Komisija je provjerila ispunjavaju li Sjedinjene Američke Države kriterije utvrđene u dijelu E Priloga Uredbi (EZ) br. 272/2009.
- (3) Komisija bez odlaganja obavješćuje nadležna nacionalna tijela odgovorna za zaštitu zračnog prometa ako raspolaze informacijama koje pokazuju da sigurnosni standardi koje primjenjuje treća zemlja, a koji imaju značajan utjecaj

na cjelokupnu razinu zaštite zračnog prometa u Uniji, više nisu jednakovrijedni zajedničkim osnovnim standardima zaštite zračnog prometa.

- (4) Nadležna tijela država članica bez odlaganja se obavješćuju o tome da Komisija ima pouzdane informacije o mjerama poduzetim za ponovnu uspostavu jednakovrijednosti relevantnih standarda zaštite zračnog prometa, uključujući kompenzacijske mjere koje primjenjuje treća zemlja.
- (5) Uredbu Komisije (EU) br. 185/2010 ⁽³⁾ treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (6) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za zaštitu civilnog zračnog prometa,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog Uredbi (EU) br. 185/2010 mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu 1. travnja 2011.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 3. studenoga 2010.

*Za Komisiju**Predsjednik*

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SL L 97, 9.4.2008., str. 72.

⁽²⁾ SL L 91, 3.4.2009., str. 7.

⁽³⁾ SL L 55, 5.3.2010., str. 1.

PRILOG

Prilog Uredbi (EU) br. 185/2010 mijenja se kako slijedi:

1. U poglavlju 3., Dodatku 3-B, dodaju se sljedeća stavka i sljedeći drugi i treći podstavak:

„Sjedinjene Američke Države

Komisija bez odlaganja obavješćuje nadležna nacionalna tijela država članica ako raspolaže informacijama koje pokazuju da standardi zaštite koje primjenjuje treća zemlja, a koji imaju značajan utjecaj na cjelokupnu razinu zaštite zračnog prometa u Uniji, više nisu jednakovrijedni zajedničkim osnovnim standardima Unije.

Nadležna tijela država članica obavješćuju se bez odlaganja o tome da Komisija ima informacije o mjerama, uključujući kompenzacijske mjere, koje potvrđuju da je ponovno uspostavljena jednakovrijednost relevantnih standarda zaštite koje primjenjuje treća zemlja.”

2. U poglavlju 4., Dodatku 4-B, dodaju se sljedeća stavka i sljedeći drugi i treći podstavak:

„Sjedinjene Američke Države

Komisija bez odlaganja obavješćuje nadležna nacionalna tijela država članica ako raspolaže informacijama koje pokazuju da standardi zaštite koje primjenjuje treća zemlja, a koji imaju značajan utjecaj na cjelokupnu razinu zaštite zračnog prometa u Uniji, više nisu jednakovrijedni zajedničkim osnovnim standardima Unije.

Nadležna tijela država članica obavješćuju se bez odlaganja o tome da Komisija ima informacije o mjerama, uključujući kompenzacijske mjere, koje potvrđuju da je ponovno uspostavljena jednakovrijednost relevantnih standarda zaštite koje primjenjuje treća zemlja.”

3. U poglavlju 5., Dodatku 5-A, dodaju se sljedeća stavka i sljedeći drugi i treći podstavak:

„Sjedinjene Američke Države

Komisija bez odlaganja obavješćuje nadležna nacionalna tijela država članica ako raspolaže informacijama koje pokazuju da standardi zaštite koje primjenjuje treća zemlja, a koji imaju značajan utjecaj na cjelokupnu razinu zaštite zračnog prometa u Uniji, više nisu jednakovrijedni zajedničkim osnovnim standardima Unije.

Nadležna tijela država članica obavješćuju se bez odlaganja o tome da Komisija ima informacije o mjerama, uključujući kompenzacijske mjere, koje potvrđuju da je ponovno uspostavljena jednakovrijednost relevantnih standarda zaštite koje primjenjuje treća zemlja.”

32010R0996

L 295/35

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

12.11.2010.

UREDBA (EU) br. 996/2010 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 20. listopada 2010.**

o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

uzimajući u obzir mišljenje Europskog nadzornika za zaštitu podataka ⁽²⁾,u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

(1) U civilnom zrakoplovstvu u Europi mora se osigurati visoka opća razina sigurnosti te učiniti sve kako bi se smanjio broj nesreća i nezgoda i tako ojačalo povjerenje javnosti u zračni promet.

(2) Žurnim istragama o nesrećama i nezgodama koje se odnose na sigurnost u civilnom zrakoplovstvu poboljšava se sigurnost u zrakoplovstvu te doprinosi sprečavanju nesreća i nezgoda.

(3) Izvješćivanje, analiza i prosljeđivanje zaključaka o nezgodama povezanim sa sigurnošću od temeljnog su značaja za poboljšanje sigurnosti u zrakoplovstvu. Zato bi do 31. prosinca 2011. Komisija trebala iznijeti prijedlog o reviziji Direktive 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2003. o izvješćivanju o događajima povezanim sa sigurnošću u civilnom zrakoplovstvu ⁽⁴⁾.

(4) Jedini cilj istraga koje se odnose na sigurnost trebao bi biti sprečavanje nesreća i nezgoda u budućnosti, a ne utvrđivanje krivnje ili odgovornosti.

(5) Treba voditi računa o Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisanoj u Čikagu 7. prosinca 1944. („Čikaška konvencija”) koja predviđa provedbu mjera potrebnih za osiguranje sigurne operacije zrakoplova, a posebno njezina Priloga 13. i njegovih naknadnih izmjena, kojima se utvrđuju međunarodni standardi i preporučene prakse u pogledu istraga o zrakoplovnim nesrećama i nezgodama te definiraju izrazi „država registracije”, „država operatora”, „država projektiranja”, „država proizvodnje” i „država događaja”.

(6) U skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama iz Priloga 13. Čikaškoj konvenciji, za provedbu istraga o nesrećama i ozbiljnim nezgodama odgovorna je država u kojoj se nesreća ili ozbiljna nezgoda dogodila ili država registracije ako nije moguće sa sigurnošću utvrditi na području koje države se mjesto nesreće ili ozbiljne nezgode nalazi. Država može zadaću provedbe istrage povjeriti drugoj državi ili zatražiti njezinu pomoć. Istrage koje se odnose na sigurnost u Uniji moraju se provoditi na sličan način.

(7) Iskustva stečena provedbom Direktive Vijeća 94/56/EZ od 21. studenoga 1994. o uspostavljanju temeljnih načela u provođenju istraga o nesrećama i nezgodama u civilnom zrakoplovstvu ⁽⁵⁾ moraju se iskoristiti za poboljšanje učinkovitosti istraga i sprečavanje nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu u Uniji.

⁽¹⁾ Mišljenje od 27. svibnja 2010. (nije još objavljeno u Službenom listu).

⁽²⁾ SL C 132, 21.5.2010., str. 1.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 21. rujna 2010. (nije još objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 11. listopada 2010.

⁽⁴⁾ SL L 167, 4.7.2003., str. 23.

⁽⁵⁾ SL L 319, 12.12.1994., str. 14.

- (8) Treba voditi računa o promjenama uvedenima u institucionalnom i regulatornom okviru koji uređuje sigurnost civilnog zrakoplovstva u Uniji nakon donošenja Direktive 94/56/EZ, posebno nakon osnivanja Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA). Budući da se sigurnost u zrakoplovstvu sve više uređuje na razini Unije, potrebno je voditi računa i o europskoj dimenziji preporuka u pogledu sigurnosti.
- (9) EASA obavlja u ime država članica funkcije i zadaće države projektiranja, proizvodnje i registracije, kada se one odnose na odobravanje projekata, kako je navedeno u Čikaškoj konvenciji i njezinim prilogima. Zbog toga, te u skladu s Prilogom 13. Čikaškoj konvenciji, EASA-u treba pozvati da sudjeluje u istragama koje se odnose na sigurnost kako bi u okviru svojih ovlasti doprinijela njihovoj učinkovitosti i osigurala sigurnost projektiranja zrakoplova, ne utječući pritom na neovisnost istrage. Nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo trebala bi također biti pozvana da sudjeluju u istragama koje se odnose na sigurnost.
- (10) S obzirom na njihove odgovornosti u pogledu sigurnosti, osobe koje je EASA imenovala, kao i nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo, morale bi imati pristup informacijama koje su relevantne za ocjenu učinkovitosti zahtjeva u pogledu sigurnosti.
- (11) Kako bi se poboljšalo sprečavanje zrakoplovnih nesreća i nezgoda, EASA, u suradnji s nadležnim tijelima država članica, trebala bi također sudjelovati u razmjeni i analizi informacija u okviru sustava za izvješćivanje o događajima, u skladu s Direktivom 2003/42/EZ, izbjegavajući pritom bilo kakav sukob interesa. Te informacije treba na odgovarajući način zaštititi od neovlaštene uporabe ili otkrivanja.
- (12) Prepoznato je da bi sudjelovanje EASA-e i nadležnih tijela država članica u razmjeni i analizi informacija navedenih u Direktivi 2003/42/EZ bilo korisno pri provedbi istraga koje se odnose na sigurnost omogućavanjem mrežnog pristupa relevantnim informacijama u vezi sa sigurnošću iz središnje zbirke informacija o događajima u civilnom zrakoplovstvu.
- (13) Opseg istraga koje se odnose na sigurnost trebao bi ovisiti o poukama koje je pri takvim istragama moguće izvući kako bi se poboljšala sigurnost u zrakoplovstvu, vodeći pritom računa o potrebi da se sredstva za provedbu istraga u Uniji koriste na troškovno učinkovit način.
- (14) Istrage o nesrećama i nezgodama morale bi provoditi neovisno tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost ili bi se one morale provoditi pod njegovim nadzorom kako bi se izbjegao bilo kakav sukob interesa i bilo kakvo moguće vanjsko uplitanje u utvrđivanje uzroka događaja koji se istražuju.
- (15) Tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost imaju središnju ulogu u istražnom postupku koji se odnosi na sigurnost. Njihov je rad najvažniji za utvrđivanje uzroka nesreće ili nezgode. Zbog toga je ključno da oni svoje istrage provode posve neovisno i da imaju financijske i ljudske resurse potrebne za uspješnu i učinkovitu provedbu istraga.
- (16) Potrebno je ojačati kapacitete tijela država članica odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost, a njihova međusobna suradnja potrebna je radi poboljšanja učinkovitosti istraga i sprečavanja nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu u Uniji.
- (17) Potrebno je prepoznati, i na europskoj razini osnažiti, usklađenu ulogu tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost kako bi se stvorila stvarna dodana vrijednost u području sigurnosti u zračnom prometu na temelju već postojeće suradnje među takvim tijelima i resursa kojima države članice raspolažu za provedbu istraga, koji bi se trebali koristiti na najučinkovitiji mogući način. Najbolji način da se ta uloga prepozna i osnaži jest da se stvori Europska mreža tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva („Mreža”) s jasno definiranim ulogom i zadaćama.
- (18) Mreža bi svoje aktivnosti usklađivanja trebala obavljati transparentno i neovisno, pri čemu bi joj Unija trebala pružati aktivnu potporu.
- (19) Ciljevi ove Uredbe mogu se bolje postići ako se surađuje s trećim zemljama kojima bi se moglo dopustiti da sudjeluju u radu Mreže kao promatrači.
- (20) Budući da je ključno osigurati jasna prava za istrage koje se odnose na sigurnost, države članice morale bi, u skladu s važećim pravnim propisima o ovlastima tijela odgovornih za sudske istrage i, prema potrebi, u tijesnoj suradnji s tim tijelima, osigurati da tijela koja su odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost mogu izvršavati svoje zadaće pod najboljim mogućim uvjetima u interesu sigurnosti zračnog prometa. Tijela koja su odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost trebala bi stoga imati brz i neograničen pristup mjestu nesreće te bi im trebalo staviti na raspolaganje sve elemente potrebne za ispunjenje zahtjeva istrage koja se odnosi na sigurnost, ne dovodeći u pitanje ciljeve sudske istrage.

- (21) Učinkovita istraga koja se odnosi na sigurnost moguća je samo ako se na odgovarajući način pohrane važni dokazi.
- (22) Sustav sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu temelji se na povratnim informacijama i iskustvu stečenom iz nesreća i nezgoda, u slučaju kojih je potrebno strogo primijeniti pravila o povjerljivosti kako bi se i u budućnosti osigurala dostupnost dragocjenih izvora informacija. U tom smislu, na odgovarajući se način moraju zaštititi osjetljive informacije koje se tiču sigurnosti.
- (23) Nesreća zadire u određen broj različitih javnih interesa, kao što su sprečavanje budućih nesreća i dobro pravosuđe. Ti interesi nadilaze pojedinačne interese umiješanih stranaka i određeni događaj. Potrebno je skrbiti o pravoj ravnoteži među svim interesima kako bi se osigurao opći javni interes.
- (24) Sustav civilnog zrakoplovstva morao bi promicati i neresivno okruženje koje bi olakšalo spontano izvješćivanje o događajima i na taj način doprinijelo načelu „kulture pravičnosti”.
- (25) Informacije, koje je neka osoba dostavila u okviru istrage koja se odnosi na sigurnost, ne bi smjele biti uporabljene protiv te osobe, u skladu s ustavnim načelima i nacionalnim pravom.
- (26) Državama članicama trebalo bi omogućiti da ograniče slučajeve u kojima se donosi odluka o otkrivanju informacija prikupljenih tijekom istrage koja se odnosi na sigurnost, a da se pritom ne utječe na nesmetani rad pravosuđa.
- (27) Kako bi se nesreće i nezgode spriječile, važno je u što kraćem roku priopćiti relevantne informacije, posebno izvješća i preporuke u pogledu sigurnosti, koje proizlaze iz istraga koje se odnose na sigurnost.
- (28) Kako bi se učinkovito spriječile nesreće i nezgode u civilnom zrakoplovstvu, nadležno tijelo trebalo bi uvijek uzeti u obzir preporuke u pogledu sigurnosti koje proizlaze iz istrage o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi ili nekog drugog izvora, primjerice studije o sigurnosti i, prema potrebi, postupati u skladu s njima.
- (29) Trebalo bi poticati napredak u područjima istraživanja koja se odnose kako na utvrđivanje položaja zrakoplova u realnom vremenu tako i na pristup informacijama sadržanima u uređajima za snimanje podataka parametara leta, tako da navedeni uređaji ne moraju biti i fizički prisutni, kako bi se poboljšali alati kojima istražitelji raspolažu za utvrđivanje uzroka nesreća i poboljšale mogućnosti sprečavanja novih nesreća. Takav bi napredak predstavljao važan korak naprijed u pogledu sigurnosti zračnog prometa.
- (30) Iskustvo je pokazalo da je ne samo ponekad teško brzo pribaviti pouzdane popise osoba u zrakoplovu, nego i da je važno odrediti rok u kojemu se od zračnog prijevoznika mogu zatražiti takvi popisi. Osim toga, podatke u takvim popisima potrebno je zaštititi od neovlaštene uporabe ili otkrivanja. Također, potrebno je raspolagati informacijama o opasnom teretu u zrakoplovu koji je doživio nesreću kako bi se minimizirali rizici kojima su istražitelji na mjestu događaja izloženi.
- (31) Nakon zrakoplovne nesreće teško je brzo odrediti odgovarajuću osobu koju treba obavijestiti o prisutnosti putnika u zrakoplovu. Stoga bi putnicima trebalo omogućiti da odrede osobu koja će se kontaktirati.
- (32) Potrebno je na odgovarajući način odrediti pomoć žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovim blišnjima.
- (33) Način na koji se države članice i zrakoplovne tvrtke nose s nesrećom i njezinim posljedicama od ključne je važnosti. Zato bi države članice morale imati plan hitnih mjera koji bi obuhvaćao, posebno, hitno posredovanje u zračnoj luci te pomoć žrtvama nesreća u zračnom prometu i njihovim blišnjima. Zrakoplovne tvrtke bi također morale imati plan pomoći žrtvama nesreća u civilnom zračnom prometu i njihovim blišnjima. Posebnu pažnju trebalo bi posvetiti potpori žrtvama, njihovim blišnjima i udruženjima te komunikaciji s njima.
- (34) Prilikom primjene ove Uredbe trebalo bi u potpunosti poštovati pravila o pristupu podacima, obradi podataka i zaštiti pojedinaca, utvrđena u odgovarajućim pravnim aktima Unije.
- (35) Sankcije bi prije svega trebale omogućiti sankcioniranje svake osobe koja u suprotnosti s ovom Uredbom otkrije informacije zaštićene ovom Uredbom; ometa djelovanje tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost tako što onemogućuje istražitelje da obavljaju svoje dužnosti ili odbija predati korisne snimke, važne informacije i dokumente skrivajući, krivotvoreći ili uništavajući ih; ili ne obavijesti nadležna tijela o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi o kojoj ima saznanja.

(36) Budući da cilj ove Uredbe, a to je uspostava zajedničkih pravila u području sigurnosti civilnog zrakoplovstva, ne mogu dostatno ostvariti države nego ga se, zbog europske dimenzije ove Uredbe i učinaka koje ona ima na cijelu Europu, može na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može poduzeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti iz navedenoga članka, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

(37) Direktivu 94/56/EZ treba stoga staviti izvan snage.

(38) Izjava ministara o zračnoj luci Gibraltar, dogovorena na prvom ministarskom sastanku Foruma za dijalog o Gibraltaru 18. rujna 2006. u Córdoba, zamijenit će Zajedničku izjavu o zračnoj luci Gibraltar, donesenu 2. prosinca 1987. u Londonu, pri čemu će se poštovanje svih njezinih odredaba smatrati poštovanjem odredaba izjave iz 1987.,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

1. Cilj je ove Uredbe poboljšati sigurnost u zračnom prometu osiguranjem visoke razine učinkovitosti, žurnosti i kakvoće istraga koje se odnose na sigurnost civilnoga zrakoplovstva u Europi, čiji je jedini cilj spriječiti nesreće i nezgode u budućnosti, ne utvrđujući pritom krivnju ili odgovornost, uključujući osnivanje Europske mreže tijela za istrage koje se odnose na sigurnost civilnoga zrakoplovstva. Ovom se Uredbom također propisuju pravila o pravovremenom osiguranju informacija o svim osobama ili opasnom teretu u zrakoplovu koji je doživio nesreću. Ona također ima za cilj poboljšati pomoć žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovim bližnjima.

2. Primjena ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar ne dovodi u pitanje pravni položaj Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske u pogledu spora o suverenosti nad državnim područjem na kojem se nalazi zračna luka.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe:

(1) „nesreća” znači događaj povezan s operacijom zrakoplova koji se u slučaju zrakoplova s posadom događa u vremenu

od ukrcaja bilo koje osobe u zrakoplov radi letenja do iskrcaja svih osoba koje su se ukrcale s tom namjerom ili, u slučaju zrakoplova bez posade, u vremenu od trenutka kada je zrakoplov spreman za vožnju radi letenja do trenutka kada se na kraju leta zaustavi, a njegov primarni pogonski sustav isključujući, pri čemu:

(a) je osoba smrtno ili ozbiljno ozlijeđena:

— jer je bila u zrakoplovu, ili

— zbog neposrednog kontakta s bilo kojim dijelom zrakoplova, uključujući dijelove koji su se odvojili od zrakoplova, ili

— zbog neposredne izloženosti mlaznom udaru,

osim ako su ozljede posljedica prirodnih uzroka, samoranjanja ili su ih nanijele druge osobe, ili ako su ozlijeđeni slijepi putnici koji se skrivaju izvan prostora koji su obično namijenjeni putnicima i posadi; ili

(b) zrakoplov je pretrpio oštećenja ili strukturalni kvar koji nepovoljno utječe na strukturalnu snagu, rad ili karakteristike zrakoplova te obično zahtijeva značajnije popravke ili zamjenu oštećenih sastavnih dijelova, osim u slučaju kvara ili oštećenja motora, kada je oštećenje ograničeno na jedan motor (uključujući njegovu oplatu ili dodatnu opremu), propelere, vrhove krila, antene, sonde, lopatice, gume, kočnice, kotače, obloge, ploče, vrata podvozja za slijetanje, vjetrobranska stakla, oplatu zrakoplova (kao što su manja udubljena ili rupe) ili manja oštećenja glavnih krakova rotora, repnih krakova rotora, podvozja za slijetanje, i oštećenja uzrokovana tučom ili sudarima s pticama (uključujući rupe u radarskom nosu); ili

(c) zrakoplov je nestao ili je potpuno nedostupan;

(2) „ovlašteni predstavnik” znači osobu koju je država imenovala na temelju njezinih kvalifikacija kako bi sudjelovala u istrazi koja se odnosi na sigurnost, a koju provodi druga država. Ovlašteni predstavnik kojega imenuje država članica dolazi iz tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost;

(3) „savjetnik” znači osobu koju je država imenovala na temelju njezinih kvalifikacija da njezinu ovlaštenom predstavniku pomogne u istrazi koja se odnosi na sigurnost;

- (4) „uzroci” znači radnje, propusti, događaji, uvjeti ili kombinacija svih tih elemenata koji su doveli do nesreće ili nezgode; prepoznavanje uzroka ne podrazumijeva utvrđivanje krivnje ili upravnopravne, građanskopravne ili kaznenopravne odgovornosti;
- (5) „smrtna ozljeda” znači ozljeda koju je osoba pretrpjela u nesreći i čija je posljedica smrt te osobe u roku od 30 dana od dana kada se nesreća dogodila;
- (6) „uređaj za snimanje podataka o letu” znači svaka vrsta uređaja za snimanje koji je ugrađen u zrakoplov kako bi olakšao istrage o nesreći/nezgodi;
- (7) „nezgoda” znači događaj povezan s operacijom zrakoplova koji utječe ili bi mogao utjecati na sigurnost njegovih operacija, a nije nesreća;
- (8) „međunarodni standardi i preporučene prakse” znači međunarodni standardi i preporučena praksa koji se odnose na istrage zrakoplovnih nesreća i nezgoda, usvojene u skladu s člankom 37. Čikaške konvencije;
- (9) „glavni istražitelj” znači osoba koja je na temelju svojih kvalifikacija odgovorna za organizaciju, provedbu i nadzor istrage koja se odnosi na sigurnost;
- (10) „operator” znači svaka fizička ili pravna osoba koja upravlja ili namjerava upravljati jednim zrakoplovom ili više njih;
- (11) „umiješana osoba” znači vlasnik, član posade ili operator zrakoplova koji su doživjeli nesreću ili ozbiljnu nezgodu; svaka osoba koja sudjeluje u održavanju, projektiranju ili proizvodnji toga zrakoplova ili u osposobljavanju njegove posade; druge osobe koje sudjeluju u pružanju usluga kontrole zračne plovidbe, letne informacije ili aerodromske usluge, a koje su pružile usluge za zrakoplov; osoblje nacionalnog tijela za civilno zrakoplovstvo; ili osoblje EASA-e;
- (12) „preliminarno izvješće” znači priopćenje namijenjeno brzom prosljeđivanju informacija dobivenih tijekom ranih faza istrage;
- (13) „bližnji” znači članovi uže obitelji i/ili najbliži rod i/ili druge osobe koje su blisko povezane sa žrtvom nesreće, kako je to definirano u nacionalnom pravu žrtve;
- (14) „istraga koja se odnosi na sigurnost” znači postupak koji provodi tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost u svrhu sprečavanja nesreća ili nezgoda, a koji uključuje prikupljanje i analizu informacija, donošenje zaključaka, uključujući određivanje uzroka i/ili pogodujućih čimbenika te, prema potrebi, izradu preporuka u pogledu sigurnosti;
- (15) „sigurnosna preporuka” znači prijedlog koji u svrhu sprečavanja nesreća i nezgoda daje tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost na temelju informacija dobivenih u istrazi koja se odnosi na sigurnost ili iz drugih izvora kao što su studije sigurnosnog stanja;
- (16) „ozbiljna nezgoda” znači nezgoda koja se dogodila u okolnostima koje upućuju na to da je postojala velika vjerojatnost da se nesreća dogodi i koja je povezana s operacijom zrakoplova, a koja se u slučaju zrakoplova s posadom događa u vremenu od ukrcaja bilo koje osobe u zrakoplov radi letenja do iskrcanja svih osoba koje su se ukrcale s tom namjerom ili, u slučaju zrakoplova bez posade, u vremenu od trenutka kada je zrakoplov spreman za vožnju radi letenja do trenutka kada se na kraju leta zaustavi, a njegov primarni pogonski sustav isključuje. Popis primjera ozbiljnih nezgoda nalazi se u Prilogu;
- (17) „ozbiljna ozljeda” znači ozljeda koju je osoba pretrpjela u nesreći i koja ima za posljedicu:
- (a) hospitalizaciju dužu od 48 sati, a koja je počela u roku od sedam dana od dana kada je osoba pretrpjela ozljedu;
 - (b) prijelom bilo koje kosti (osim jednostavnih prijeloma prstiju na ruci ili nozi ili nosa);
 - (c) razderotine koje uzrokuju ozbiljno krvarenje, oštećenje živaca, mišića ili tetiva;
 - (d) ozljede bilo kojeg unutarnjeg organa;
 - (e) opekline drugog ili trećeg stupnja ili svaku opeklinu koja zahvaća više od 5 % tjelesne površine;

- (f) provjereno izlaganje infektivnim tvarima ili štetnom zračenju.

Članak 3.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na istrage o nesrećama i ozbiljnim nezgodama koje se odnose na sigurnost:

- (a) koje su se dogodile na područjima država članica na koje se Ugovori primjenjuju, u skladu s međunarodnim obvezama država članica;
- (b) koje su doživjeli zrakoplovi koji su registrirani u državi članici ili kojima upravlja poduzeće sa sjedištem u državi članici, a koje su se dogodile izvan državnog područja država članica na koje se Ugovori primjenjuju, ako takve istrage ne provodi druga država;
- (c) u slučaju kojih je država članica ovlaštena na temelju međunarodnih standarda i preporučenih praksi imenovati ovlaštenog predstavnika kako bi sudjelovala kao država registracije, država operatora, država projektiranja, država proizvodnje ili država koja na zahtjev države koja provodi istragu osigurava informacije, objekte ili stručnjake;
- (d) u slučaju kojih je država koja provodi istragu dopustila državi članici koja zbog smrtnih slučajeva ili ozbiljnih ozljeda svojih državljana ima poseban interes imenovati stručnjaka.

2. Ova se Uredba primjenjuje i na pitanja koja se tiču pravodobnog davanja informacija o svim osobama i opasnom teretu u zrakoplovu koji je doživio nesreću te pomoći žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovim blišnjima.

3. Ova Uredba ne primjenjuje se na istrage koje se odnose na sigurnost u slučaju nesreća i ozbiljnih nezgoda koje su doživjeli zrakoplovi koji obavljaju vojne, carinske, policijske ili slične zadaće, osim ako tako ne odluči dotična država članica u skladu s člankom 5. stavkom 4. i nacionalnim zakonodavstvom.

Članak 4.

Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost u civilnom zrakoplovstvu

1. Svaka država članica osigurat će da istrage koje se odnose na sigurnost vodi ili nadzire bez vanjskog uplitanja stalno nacionalno tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost u civilnom zrakoplovstvu (dalje u tekstu: „tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost”) koje je ili samostalno ili u dogovoru

s drugim tijelima odgovornima za istrage koje se odnose na sigurnost sposobno neovisno provesti cijelu istragu koja se odnosi na sigurnost.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost funkcionalno je neovisno, posebno o zrakoplovnim tijelima koja su nadležna za plovidbenost, registraciju, letenje, održavanje, izdavanje licencija, kontrolu zračne plovidbe ili poslovanje zračnih luka i, općenito, o svakoj drugoj stranci ili subjektu čiji bi interesi ili misije mogli biti u suprotnosti sa zadaćom tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost ili bi mogle utjecati na njegovu objektivnost.

3. Pri vođenju istrage koja se odnosi na sigurnost, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost neće ni od koga tražiti niti primati upute te će imati neograničene ovlasti u vođenju istraga koje se odnose na sigurnost.

4. Aktivnosti tijela odgovornoga za istrage koje se odnose na sigurnost mogu se proširiti i na prikupljanje i analizu informacija koje se odnose na sigurnost zrakoplovstva, posebno u svrhu sprečavanja nesreća, ako te aktivnosti ne utječu na njegovu neovisnost i ne podrazumijevaju nikakve dužnosti u pogledu regulatornih i upravnih pitanja ili pitanja koja se odnose na standardizaciju.

5. Kako bi se javnost informirala o općem stupnju sigurnosti u zrakoplovstvu, svake godine na nacionalnoj će se razini objaviti pregled sigurnosti. U toj analizi izvori povjerljivih informacija neće biti razotkriveni.

6. Države članice moraju tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost opskrbiti na način da ono može neovisno izvoditi svoje zadaće i za to na raspolaganju mora imati dovoljna sredstva. Posebno:

(a) osoba na čelu tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost i/ili, u slučaju multimodalnog tijela, osoba na čelu odjela za zrakoplovstvo ima iskustvo i stručno znanje iz područja sigurnosti civilnoga zrakoplovstva što joj omogućuje da svoje zadaće obavlja u skladu s ovom Uredbom i nacionalnim pravom;

(b) istražitelji imaju status koji im pruža potrebna jamstva neovisnosti;

(c) tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost ima barem jednog raspoloživog istražitelja koji je u slučaju veće zrakoplovne nesreće sposoban obavljati funkciju glavnog istražitelja;

(d) tijelu odgovornom za istrage koje se odnose na sigurnost odobrava se proračun koji mu omogućava ispunjenje njegovih zadaća;

(e) tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost ima na raspolaganju, izravno ili na temelju suradnje iz članka 6. ili dogovora s drugim nacionalnim tijelima ili subjektima, kvalificirano osoblje i odgovarajuće objekte, uključujući urede i hangare, u kojima je moguće skladištiti i pregledavati zrakoplove, njihov sadržaj i olupine.

Članak 5.

Obveza vođenja istrage

1. Svaka nesreća ili ozbiljna nezgoda u kojoj je sudjelovao zrakoplov, osim zrakoplova iz Priloga II. Uredbi (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa ⁽¹⁾, predmet je istrage koja se odnosi na sigurnost u državi članici na državnom području na kojem se nesreća ili ozbiljna nezgoda dogodila.

2. Kada zrakoplov, osim zrakoplova iz Priloga II. Uredbi (EZ) br. 216/2008, koji je registriran u državi članici, doživi nesreću ili ozbiljnu nezgodu u mjestu za koje se ne može sa sigurnošću odrediti nalazi li se na državnom području neke države, istragu koja se odnosi na sigurnost vodit će tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost one države članice u kojoj je zrakoplov bio registriran.

3. Opseg istraga koje se odnose na sigurnost iz stavaka 1., 2. i 4. te postupak u skladu s kojim se takve istrage koje se odnose na sigurnost trebaju voditi određuje tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost, vodeći pritom računa o poukama koje namjerava izvući iz takvih istraga s ciljem poboljšanja zrakoplovne sigurnosti, uključujući zrakoplove najveće uzletne mase manje od ili jednake 2 250 kg.

4. Tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost može odlučiti istražiti nezgode, osim onih iz stavaka 1. i 2., kao i nesreće ili ozbiljne nezgode u kojima su sudjelovale druge vrste zrakoplova, u skladu s nacionalnim pravnim propisima država članica, kada očekuje da će pomoću takvih istraga steći spoznaje o sigurnosti.

5. Cilj istraga koje se odnose na sigurnost iz stavaka 1., 2. i 4. ni u kojem slučaju nije utvrđivanje krivnje ili odgovornosti. Istrage će biti neovisne i odvojene od sudskih ili upravnih postupaka i neće dovoditi u pitanje utvrđivanje krivnje ili odgovornosti.

Članak 6.

Suradnja među tijelima odgovornima za istrage koje se odnose na sigurnost

1. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost iz jedne države članice može zatražiti pomoć od tijela odgovornih za

istrage koje se odnose na sigurnost iz drugih država članica. Kada tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost pristane na temelju zahtjeva pružiti pomoć, takva će pomoć, u mjeri u kojoj je to moguće, biti pružena besplatno.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost može zadaću vođenja istrage o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi na temelju međusobnog dogovora prenijeti na drugo tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost i na taj način drugomu tijelu olakšati istražni postupak.

Članak 7.

Europska mreža tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva

1. Države članice osigurat će da njihova tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost među sobom uspostave Europsku mrežu tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnoga zrakoplovstva (dalje u tekstu: „Mreža”), koja će se sastojati od osoba na čelu tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost iz svake države članice i/ili, u slučaju multi-modalnog tijela, čelnika zrakoplovnog odjela ili njihovih predstavnika, uključujući predsjednika izabranog među njima za razdoblje od tri godine.

Predsjednik će, tijesno surađujući s članovima Mreže, izraditi godišnji radni program Mreže koji će biti usklađen s ciljevima iz stavka 2. i odgovornostima iz stavka 3. Komisija će radni program prosljediti Europskome parlamentu i Vijeću. Predsjednik će također izraditi dnevni red za zasjedanja Mreže.

2. Mreža će nastojati dodatno unaprijediti kakvoću istraga koje provode tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost i ojačati njihovu neovisnost. Mreža će posebno poticati visoke standarde u pogledu istražnih metoda i osposobljavanja istražitelja.

3. Kako bi se postigli ciljevi iz stavka 2., Mreža je posebno odgovorna za:

(a) pripremu prijedloga i savjetovanje institucija Unije o svim aspektima izrade i provedbe politika Unije i pravila o istragama koje se odnose na sigurnost te o sprečavanju nesreća i nezgoda;

(b) promicanje razmjene informacija korisnih za poboljšanje zrakoplovne sigurnosti i aktivno promicanje organizirane suradnje između tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost, Komisije, EASA-e i nacionalnih tijela za civilno zrakoplovstvo;

⁽¹⁾ SL L 79, 19.3.2008., str. 1.

- (c) usklađivanje i organizaciju, kada je to potrebno, međusobnih pregleda i relevantnih aktivnosti u području izobrazbe i osposobljavanja istražitelja;
- (d) promicanje dobrih praksa u području istraga koje se odnose na sigurnost s ciljem razvoja zajedničke metodologije Unije za istrage koje se odnose na sigurnost i izradu popisa takvih praksa;
- (e) jačanje istražnih mogućnosti tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost, posebno razvojem okvira za zajedničku uporabu sredstava i njegovim upravljanjem;
- (f) pružanje, na zahtjev tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost s ciljem primjene članka 6., odgovarajuće pomoći koja između ostalog uključuje davanje popisa istražitelja, opreme i sredstava raspoloživih u drugim državama članicama, koje tijelo koje provodi određenu istragu može koristiti;
- (g) pristup informacijama u bazi podataka iz članka 18. i analizu preporuka u pogledu sigurnosti iz tih baza kako bi se utvrdile važne preporuke u pogledu sigurnosti koje su relevantne za cijelu Uniju.

4. Komisija će o aktivnostima Mreže redovito izvještavati Europski parlament i Vijeće. Europski parlament se također mora obavijestiti o svim zahtjevima koje Vijeće ili Komisija podnese Mreži.

5. Članovi Mreže ne smiju ni zahtijevati ni prihvatiti upute od bilo kojeg tijela koje bi moglo utjecati na neovisnost istraga koje se odnose na sigurnost.

6. EASA će, prema potrebi, biti pozvana da na zasjedanjima Mreže sudjeluje kao promatrač. Na svoja zasjedanja Mreža može pozvati i promatrače iz tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost iz trećih zemalja i druge relevantne stručnjake.

7. Komisija će biti usko povezana s radom Mreže te će od Mreže primati potrebnu potporu u pogledu relevantnih aspekata u vezi s izradom politika i propisa Unije koji se odnose na istrage o nesrećama u civilnom zrakoplovstvu i sprečavanju tih nesreća. Komisija će Mreži osigurati potrebnu potporu koja će između ostalog uključivati i pomoć u pripremi i organizaciji zasjedanja te objavi godišnjeg izvješća o aktivnostima Mreže. Komisija će godišnje izvješće prosljediti Europskom parlamentu i Vijeću.

Članak 8.

Sudjelovanje EASA-e i nacionalnih tijela za civilno zrakoplovstvo u istragama koje se odnose na sigurnost

1. Pod uvjetom da je zahtjev za nepostojanje sukoba interesa ispunjen, tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost pozvat će EASA-u i nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo dotičnih država članica da u okviru svojih nadležnosti imenuju predstavnika koji će sudjelovati:

- (a) kao savjetnik glavnom istražitelju u svim istragama koje se odnose na sigurnost i koje se vode u skladu s člankom 5. stavcima 1. i 2. na državnom području države članice ili na mjestu iz članka 5. stavka 2. pod nadzorom i prema prosudbi glavnog istražitelja;
- (b) kao savjetnik imenovan u skladu s ovom Uredbom da pomogne ovlaštenom predstavniku/ovlaštenim predstavnicima država članica u svim istragama koje se odnose na sigurnost i vode u trećoj zemlji u kojoj je tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost pozvano imenovati ovlaštenog predstavnika u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama za istrage o zrakoplovnim nesrećama i nezgodama pod nadzorom ovlaštenog predstavnika.

2. Sudionici navedeni u stavku 1. imaju pravo, posebno:

- (a) obići mjesto nesreće i pregledati olupinu;
- (b) predložiti teme ispitivanja i prikupiti informacije od svjedoka;
- (c) dobiti preslike svih relevantnih dokumenata i činjeničnih informacija;
- (d) sudjelovati u ispisu podataka s bilježitelja zapisa, osim bilježitelja razgovora u kabini zrakoplova ili slika u pilotskoj kabini;
- (e) sudjelovati u istražnim radnjama koje se provode dalje od mjesta nesreće, kao što su pregledi sastavnih dijelova, ispitivanja i simulacije, neslužbeni sastanci o tehničkim pitanjima i sastanci o tijeku istrage, osim kada su u vezi s određivanjem uzroka ili izradom preporuka u pogledu sigurnosti.

3. EASA i nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo podupirat će istragu u kojoj sudjeluju tako što će tijelu odgovornom za istragu koja se odnosi na sigurnost osigurati tražene informacije, savjetnike i opremu.

Članak 9.

Obveza obavješćivanja o nesrećama i ozbiljnim nezgodama

1. Svaka umiješana osoba koja zna da se dogodila nesreća ili ozbiljna nezgoda dužna je o tome odmah obavijestiti tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost države na području na kojem se dogodila nesreća ili ozbiljna nezgoda.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost dužno je, u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama, odmah obavijestiti Komisiju, EASA-u, Međunarodnu organizaciju civilnog zrakoplovstva (ICAO), države članice i dotične treće zemlje o svim nesrećama i ozbiljnim nezgodama o kojima je bilo obavješćeno.

Članak 10.

Sudjelovanje država članica u istragama koje se odnose na sigurnost

1. Nakon zaprimanja izvješća o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi od druge države članice ili treće zemlje, države članice koje su država registracije, država operatora, država projektiranja i država proizvodnje, obavijestit će što prije državu članicu ili treću zemlju na području na kojem se nesreća ili ozbiljna nezgoda dogodila o tome namjeravaju li imenovati ovlaštenog predstavnika u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama. Ako se imenuje ovlašten predstavnik, navest će se i njegovo ime i podaci za kontakt, kao i predviđeni datum dolaska ako ovlašten predstavnik namjerava otputovati u državu koja je poslala obavijest.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost države članice na državnom području na kojem se nalazi glavno mjesto poslovanja imatelja certifikata za projekt tipa zrakoplova ili pogonskog sustava imenuje ovlaštene predstavnike za državu projektiranja.

Članak 11.

Status istražitelja za sigurnost

1. Nakon što ga tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost imenuje te bez obzira na bilo kakvu sudsku istragu, glavni istražitelj ovlašten je poduzimati mjere potrebne za ispunjenje zahtjeva istrage koja se odnosi na sigurnost.

2. Bez obzira na obveze u pogledu povjerljivosti, predviđene u pravnim aktima Unije ili nacionalnim pravnim propisima, glavni istražitelj posebno je ovlašten:

- (a) odmah dobiti neograničen i neometan pristup mjestu nesreće ili nezgode te zrakoplovu, njegovim dijelovima ili olupini;
- (b) osigurati da se odmah napravi popis dokaza i kontroliranog uklanjanja dijelova ili olupine radi pregleda ili analize;
- (c) odmah dobiti pristup uređajima za snimanje podataka o letu, njihovu sadržaju i svim drugim relevantnim zapisima te ih nadzirati;
- (d) zatražiti cjelovitu obdukciju tijela usmrćenih osoba i doprinijeti toj obdukciji te odmah dobiti pristup rezultatima takvih pregleda ili ispitivanja uzetih uzoraka;
- (e) zatražiti zdravstveni pregled osoba uključenih u operacije zrakoplova ili zatražiti ispitivanja uzoraka uzetih od tih osoba te odmah dobiti pristup rezultatima takvih pregleda ili ispitivanja;
- (f) pozvati i ispitati svjedoke te zahtijevati od njih da daju informacije ili dokaze koji su relevantni za vođenje istrage koja se odnosi na sigurnost;
- (g) na slobodan pristup svim relevantnim informacijama ili evidencijama vlasnika, imatelja certifikata za projekt tipa zrakoplova, organizacije nadležne za održavanje, organizacije za obuku, operatora ili proizvođača zrakoplova, tijela nadležnih za civilno zrakoplovstvo, EASA-e i pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ili operatora aerodroma.

3. Glavni istražitelj prenijet će na svoje stručnjake ili savjetnike, kao i na ovlaštene predstavnike, njihove stručnjake i savjetnike, ovlasti iz stavka 2., u mjeri u kojoj je to potrebno kako bi mogli učinkovito sudjelovati u istrazi koja se odnosi na sigurnost. Te ovlasti ne dovode u pitanje prava istražitelja i stručnjaka koje je imenovalo tijelo nadležno za sudsku istragu.

4. Svaka osoba koja sudjeluje u istragama koje se odnose na sigurnost svoje će zadužbe izvršavati neovisno i ni od koga osim od glavnog istražitelja ili ovlaštenog predstavnika neće tražiti ni primati upute.

Članak 12.

Usklađivanje istraga

1. Kada se pokrene i sudska istraga, glavni istražitelj o tome mora biti obaviješten. U tom slučaju, glavni će tužitelj osigurati sljedivost i zadržati nadzor nad uređajima za snimanje podataka o letu i svim materijalnim dokazima. Sudsko tijelo može imenovati službenika tog tijela da prati uređaje za snimanje podataka parametara leta ili materijalne dokaze do mjesta ispisa ili obrade. Ako postoji opasnost da pregled ili analiza takvih materijalnih dokaza prouzroči promjene na njima ili njihovu preobrazbu ili uništenje, potrebno je dobiti prethodno odobrenje pravosudnih tijela, ne dovodeći u pitanje nacionalno pravo. Ako se u skladu s prethodnim dogovorima iz stavka 3. takvo odobrenje ne dobije u razumnom roku, ne duljem od dva tjedna od postavljenog zahtjeva, glavni istražitelj može svejedno započeti pregled ili analizu. Kada sudsko tijelo ima ovlast zaplijeniti sve dokaze, glavni istražitelj ima neposredan i neograničen pristup takvim dokazima kao i pravo njihova korištenja.

2. Ako se tijekom istrage koja se odnosi na sigurnost sazna ili posumnja da je u nesreći ili ozbiljnoj nezgodi došlo do nezakonitog ometanja, kako je to predviđeno u nacionalnom pravu, primjerice nacionalnim pravnim propisima koji se odnose na istrage o nesrećama, glavni istražitelj će o tome odmah obavijestiti nadležna tijela. Pod uvjetima iz članka 14., relevantne informacije prikupljene tijekom istrage koja se odnosi na sigurnost odmah će se priopćiti tim tijelima, a na njihov im se zahtjev može predati i sva relevantna građa. Prosljeđivanje tih informacija i građe neće dovesti u pitanje pravo tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost da u dogovoru s tijelima kojima bi mogao biti prepusten nadzor nad mjestom nesreće nastave istragu koja se odnosi na sigurnost.

3. Države članice dužne su osigurati da tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost, s jedne strane, i druga tijela za koja se predviđa da će sudjelovati u aktivnostima povezanim s istragom koja se odnosi na sigurnost, primjerice pravosudna tijela, tijela za civilno zrakoplovstvo, tijela nadležna za traganje i spašavanje, s druge strane, međusobno surađuju na temelju prethodnih dogovora.

Ti dogovori moraju poštovati neovisnost tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost i omogućiti savjesno i učinkovito provođenje tehničke istrage. Prethodni dogovori, između ostalog, obuhvaćaju sljedeća pitanja:

- (a) pristup mjestu nesreće;
- (b) osiguranje dokaza i pristup dokazima;
- (c) početno i tekuće izvješćivanje o tijeku svakog pojedinog postupka;

(d) razmjena informacija;

(e) primjerena uporaba informacija u vezi sa sigurnošću;

(f) rješavanje sporova.

Države članice o tim će dogovorima obavijestiti Komisiju koja će ih prosljediti na znanje predsjedniku Mreže, Europskom parlamentu i Vijeću.

Članak 13.

Osiguranje dokaza

1. Država članica na državnom području na kojem se dogodila nesreća ili ozbiljna nezgoda odgovorna je za osiguranje sigurnog postupanja sa svim dokazima, za poduzimanje svih razumnih mjera za zaštitu takvih dokaza te za čuvanje zrakoplova, njegova sadržaja i olupine onoliko dugo koliko je potrebno za svrhe istrage koja se odnosi na sigurnost. Zaštita dokaza uključuje osiguranje fotografiranjem ili na drugi način svih dokaza koji bi mogli biti uklonjeni, izbrisani, izgubljeni ili uništeni. Čuvanje uključuje zaštitu od dodatnog oštećenja, pristupa neovlaštenih osoba, krađe i kvarenja.

2. Do dolaska istražitelja za sigurnost, nijedna osoba ne smije izmijeniti stanje mjesta nesreće ili uzeti uzorke s njega, premjestiti zrakoplov, njegov sadržaj ili olupinu ili uzeti uzorak s njih, pomaknuti ih ili ih ukloniti, osim ako su takve mjere potrebne iz sigurnosnih razloga ili kako bi se pomoglo ozlijeđenim osobama ili ako imaju izričito dopuštenje tijela koja nadziru mjesto nesreće i, kada je to moguće, u dogovoru s tijelom odgovornim za istrage koje se odnose na sigurnost.

3. Sve umiješane osobe poduzet će sve potrebne mjere da osiguraju dokumente, građu i snimke koje se odnose na događaj, posebno kako bi se spriječilo brisanje snimki razgovora i alarma nakon leta.

Članak 14.

Zaštita osjetljivih informacija koje se odnose na sigurnost

1. Sljedeći zapisi daju se na raspolaganje ili koriste isključivo u svrhu istrage koja se odnosi na sigurnost:

- (a) sve izjave osoba koje je tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost uzelo tijekom istrage koja se odnosi na sigurnost;
- (b) evidencije koje otkrivaju identitet osoba koje su svjedočile u okviru istrage koja se odnosi na sigurnost;

- (c) informacije koje je prikupilo tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost, a koje su posebno osjetljive i osobne naravi, uključujući informacije o zdravlju pojedinaca;
- (d) građa koja je nastala tijekom istrage, primjerice bilješke, nacrti, mišljenja istražitelja, mišljenja dana pri analizi informacija, uključujući informacije iz uređaja koji snimaju podatke tijekom leta;
- (e) informacije i dokazi koje su dali istražitelji iz drugih država članica ili trećih zemalja u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama, ako to zahtijeva njihovo tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost;
- (f) nacrti preliminarnih ili završnih izvješća ili privremene izvještaje;
- (g) zvučni ili slikovni zapisi iz pilotske kabine i njihovi prijepisi te zvučni zapisi u jedinicama kontrole zračne plovidbe, osiguravajući pritom odgovarajuću zaštitu informacija koje nisu relevantne za istragu koja se odnosi na sigurnost, posebno informacija osobne naravi, ne dovodeći u pitanje stavak 3.

2. Sljedeći zapisi daju se na raspolaganje ili koriste isključivo u svrhu istrage koja se odnosi na sigurnost ili drugu svrhu kojoj je cilj poboljšati zrakoplovnu sigurnost:

- (a) cjelokupna komunikacija među osobama koje su bile uključene u operacije zrakoplova;
- (b) pisani ili elektronički zapisi i prijepisi zapisa jedinica kontrole zračne plovidbe, uključujući izvješća i rezultate za unutarnju upotrebu;
- (c) popratna pisma pri prosljeđivanju preporuka u pogledu sigurnosti od tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost do osobe kojoj su navedene preporuke upućene, ako to zahtijeva tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost koje izdaje preporuku;
- (d) izvješća o događajima podnesena na temelju Direktive 2003/42/EZ.

Zapisi bilježitelja parametra leta na raspolaganju su ili se koriste isključivo u svrhu istrage koja se odnosi na sigurnost, plovidbenosti ili održavanja, osim ako se takvi zapisi koriste anonimno ili se objavljuju u skladu sa sigurnosnim postupcima.

3. Bez obzira na stavke 1. i 2., pravosudno tijelo ili tijelo koje je nadležno odlučivati o objavljivanju zapisa u skladu s nacionalnim pravom može odlučiti da koristi od objavljivanja zapisa iz stavaka 1. i 2. u druge, zakonom dozvoljene svrhe prevladavaju nepovoljne domaće i međunarodne posljedice koje takav čin može imati na tu ili neku buduću istragu koja se odnosi na sigurnost. Države članice mogu, u skladu s pravnim aktima Unije, odlučiti ograničiti slučajeve u kojima se takva odluka o objavljivanju može donijeti.

Prosljeđivanje zapisa iz stavaka 1. i 2. drugoj državi članici radi njihove uporabe u svrhe koje nisu povezane s istragom koja se odnosi na sigurnost te, u slučaju stavka 2., u svrhe koje nisu povezane s poboljšanjem zrakoplovne sigurnosti može se odobriti ako to dopuštaju nacionalni pravni propisi države članice koja zapise prosljeđuje. Tijela države članice koja je zapise primila smiju obrađivati ili objavljivati na taj način prosljeđene zapise samo ako su se prethodno savjetovala s državom članicom koja im je zapise prosljeđila te u skladu sa svojim nacionalnim pravnim propisima.

4. Objaviti se mogu samo podaci koji su nužno potrebni za svrhe iz stavka 3.

Članak 15.

Priopćavanje informacija

1. Osoblje tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost, koje vodi istragu, ili bilo koja druga osoba pozvana sudjelovati u istrazi koja se odnosi na sigurnost ili doprinese toj istrazi dužna je, na temelju važećih pravnih propisa, čuvati profesionalnu tajnu te zaštititi anonimnost sudionika nesreće ili nezgode.

2. Ne dovodeći u pitanje obveze iz članaka 16. i 17., tijelo koje vodi istrage koje se odnose na sigurnost priopćit će informacije koje smatra relevantnima za sprečavanje nesreće ili ozbiljne nezgode osobama odgovornima za proizvodnju ili održavanje zrakoplova ili opreme za zrakoplove, kao i pojedincima ili pravnim osobama odgovornima za upravljanje zrakoplovom ili za osposobljavanje osoblja.

3. Ne dovodeći u pitanje obveze iz članaka 16. i 17., tijelo koje vodi istrage koje se odnose na sigurnost i ovlaštenu predstavnik(-ci) iz članka 18. priopćit će EASA-i i nacionalnim tijelima za civilno zrakoplovstvo relevantne činjenice prikupljene tijekom istrage koja se odnosi na sigurnost, osim informacija iz članka 14. stavka 1. ili informacija zbog kojih bi došlo do sukoba interesa. Informacije koje EASA i nacionalno tijelo za civilno zrakoplovstvo zaprima zaštićene su u skladu s člankom 14. i važećim pravnim aktima Unije te nacionalnim zakonodavstvom.

4. Tijelo koje vodi istrage koje se odnose na sigurnost ovlašteno je obavijestiti žrtve i njihovu rodbinu ili udruge ili javno objaviti sve informacije o otkrivenim činjenicama i tijeku istrage koja se odnosi na sigurnost, možebitnim prethodnim izvješćima ili zaključcima i/ili preporukama u pogledu sigurnosti pod uvjetom da to ne ugrozi ciljeve istrage koja se odnosi na sigurnost i da se u potpunosti poštuju važeći pravni propisi o zaštiti osobnih podataka.

5. Prije javne objave informacija iz stavka 4., tijelo koje vodi istragu koja se odnosi na sigurnost navedene će informacije proslijediti žrtvama i njihovoj rodbini ili udrugama na način koji ne ugrožava ciljeve istrage koja se odnosi na sigurnost.

Članak 16.

Izvješće o istrazi

1. Svaka istraga koja se odnosi na sigurnost zaključuje se izvješćem u obliku koji odgovara vrsti i težini nesreće ili ozbiljne nezgode. U izvješću se navodi da je jedini cilj istrage koja se odnosi na sigurnost spriječiti nesreće i nezgode u budućnosti, a ne utvrđivanje krivnje ili odgovornosti. Izvješće prema potrebi sadrži preporuke u pogledu sigurnosti.

2. U izvješću je osigurana anonimnost svakog pojedinca koji je sudjelovao u nesreći ili ozbiljnoj nezgodi.

3. Ako se u okviru istrage koja se odnosi na sigurnost izvješća izrade i prije okončanja istrage, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost može prije njihove objave zatražiti primjedbe dotičnih tijela, uključujući EASA-u, a putem njih i primjedbe dotičnog imatelja certifikata za projekt, proizvođača i operatera. U vezi sa sadržajem savjetovanja, ta su tijela dužna čuvati profesionalnu tajnu.

4. Prije objave završnog izvješća, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost zatražit će primjedbe dotičnih tijela, uključujući EASA-u, a putem njih i imatelja certifikata za projekt, proizvođača i operatera koji su u vezi sa sadržajem savjetovanja dužni čuvati profesionalnu tajnu. Prikupljajući takve primjedbe, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost poštivat će međunarodne standarde i preporučene prakse.

5. Informacije iz članka 14. moraju se uključiti u izvješće samo ako su relevantne za analizu nesreće ili ozbiljne nezgode. Informacije ili dijelovi informacija koji nisu relevantni za analizu neće biti objavljeni.

6. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost objavit će završno izvješće u najkraćem mogućem roku i, ako je to moguće, najkasnije 12 mjeseci od dana nesreće ili ozbiljne nezgode.

7. Ako završno izvješće nije moguće objaviti u roku od 12 mjeseci, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost izdat će privremenu izjavu barem na svaku obljetnicu nesreće ili ozbiljne nezgode u kojem će iznijeti napredak ostvaren tijekom istrage i sva moguća pitanja koja se odnose na sigurnost.

8. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost proslijedit će čim prije presliku završnog izvješća i preporuke u pogledu sigurnosti:

- (a) tijelima odgovornima za istrage koje se odnose na sigurnost i tijelima za civilno zrakoplovstvo dotičnih država te ICAO-u, u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama;
- (b) onima kojima su preporuke u pogledu sigurnosti iz izvješća upućene;
- (c) Komisiji i EASA-i, osim kada je izvješće javno dostupno elektroničkim putem; u tom slučaju tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost samo će ih o tome na odgovarajući način obavijestiti.

Članak 17.

Preporuke u pogledu sigurnosti

1. U svakoj fazi istrage koja se odnosi na sigurnost te nakon odgovarajućeg savjetovanja s relevantnim stranama, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost preporučit će u datiranom dopisu upućenom dotičnim tijelima, uključujući onima koja se nalaze u drugim državama članicama i trećim zemljama, sve preventivne mjere za koje smatra da se moraju što prije poduzeti kako bi se poboljšala zrakoplovna sigurnost.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost može također izdati preporuke u pogledu sigurnosti na temelju studija ili analiza različitih istraga ili drugih aktivnosti poduzetih u skladu s člankom 14. stavkom 4.

3. Preporuka u pogledu sigurnosti ni u kojem slučaju ne predstavlja pravnu pretpostavku o krivnji ili odgovornosti za nesreću, ozbiljnu nezgodu ili nezgodu.

Članak 18.

Follow-up provjera sigurnosti i baza podataka preporuka u pogledu sigurnosti

1. Tijelo kojemu je preporuka u pogledu sigurnosti upućena dužno je u roku od 90 dana od dana primitka dopisa koji sadrži preporuke u pogledu sigurnosti potvrditi primitak tog dopisa i obavijestiti tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost koje je izdalo preporuku o mjerama koje je poduzelo ili koje namjerava poduzeti i, prema potrebi, o vremenu potrebnom za njihovo poduzimanje, a ako te mjere nisu bile poduzete, o razlozima njihova izostanka.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost dužno je u roku od 60 dana od dana primitka odgovora obavijestiti tijelo kojemu je preporuka u pogledu sigurnosti upućena smatra li ili ne njegov odgovor odgovarajućim te dati obrazloženje kada se ne slaže s odlukom o nepoduzimanju mjera.

3. Svako tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost provest će postupke za dokumentiranje odgovora na preporuke u pogledu sigurnosti koje je izdao.

4. Svaki subjekt koji prima preporuke u pogledu sigurnosti, uključujući tijela odgovorna za sigurnost civilnoga zrakoplovstva na razini država članica i Unije, provodi postupke koji omogućuju praćenje napretka u provedbi mjera poduzetih kao odgovor na izdane preporuke u pogledu sigurnosti.

5. Tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost u središnjoj zbirci, uspostavljenoj na temelju Uredbe Komisije (EZ) br. 1321/2007 od 12. studenoga 2007. o utvrđivanju provedbenih pravila za upisivanje informacija o događajima koji ugrožavaju sigurnost u civilnom zrakoplovstvu u središnju bazu podataka, razmijenjenih u skladu s Direktivom 2003/42/EZ ⁽¹⁾ Europskog parlamenta i Vijeća, dokumentirat će sve preporuke u pogledu sigurnosti izdane u skladu s člankom 17. stavcima 1. i 2., kao i odgovore na njih. Tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost na sličan će način u središnjoj zbirci dokumentirati sve preporuke u pogledu sigurnosti zaprimljene od trećih zemalja.

Članak 19.

Izvjешćivanje o događajima

1. EASA i nadležna tijela država članica redovito sudjeluju u razmjeni i analizi informacija koje su pokrivene Direktivom 2003/42/EZ. To uključuje mrežni pristup unaprijed određenih osoba informacijama u središnjoj zbirci ustanovljenoj na temelju Uredbe (EZ) br. 1321/2007, uključujući informacije koje neposredno upućuju na identitet zrakoplova koji je predmet izvješća o događaju poput, primjerice, njegova serijskog ili registracijskog broja u slučajevima kada su ti brojevi na raspolaganju. Takav pristup ne uključuje informacije koje neposredno upućuju na identitet operatora koji je predmet izvješća o događaju.

⁽¹⁾ SL L 294, 13.11.2007., str. 3.

2. EASA i nadležna tijela država članica iz stavka 1. dužni su osigurati povjerljivost takvih informacija u skladu s važećim pravnim propisima te ograničiti njihovu uporabu na ono što je nužno potrebno za ispunjenje njihovih obveza u pogledu sigurnosti. U tom pogledu, te će se informacije koristiti samo za analizu trendova u području sigurnosti koji mogu poslužiti kao podloga za davanje anonimnih preporuka u pogledu sigurnosti ili smjernica u pogledu plovidbenosti, ne utvrđujući pritom krivnju ili odgovornost.

Članak 20.

Informacije o osobama i opasnom teretu u zrakoplovu

1. Zračni prijevoznici Unije, čiji zrakoplovi polijeću iz zračnih luka na državnim područjima država članica na koje se primjenjuju Ugovori ili slijeću u navedene zračne luke te zračni prijevoznici trećih zemalja čiji zrakoplovi polijeću iz navedenih zračnih luka, provode postupke koji omogućuju izradu:

- (a) provjerenog popisa svih osoba u zrakoplovu na temelju najboljih raspoloživih informacija što je prije moguće, a najkasnije u roku od dva sata od primitka obavijesti o zrakoplovnoj nesreći;
- (b) popisa opasnog tereta u zrakoplovu odmah nakon primitka obavijesti o zrakoplovnoj nesreći.

2. Popisi iz stavka 1. daju se na raspolaganje tijelu odgovornom za istragu koja se odnosi na sigurnost, tijelu koje svaka država članica odredi da stupi u vezu s rodbinom osoba u zrakoplovu i, prema potrebi, zdravstvenim službama kojima bi informacije mogle zatrebati radi pružanja pomoći žrtvama.

3. Kako bi rodbina putnika bila brzo obaviještena o tome nalazi li se njihova rodbina u zrakoplovu koji je doživio nesreću, zrakoplovne tvrtke omogućit će putnicima da navedu ime, prezime i podatke za kontakt osobe koja će se kontaktirati u slučaju nesreće. Zrakoplovne tvrtke smiju navedene informacije koristiti samo u slučaju nesreće te ih ne smiju proslijediti trećim stranama ili koristiti u komercijalne svrhe.

4. Ime i prezime osobe u zrakoplovu ne smiju se javno objaviti prije nego nadležna tijela obavijeste rodbinu te osobe. Popis iz stavka 1. točke (a) povjerljiv je u skladu s pravnim aktima Unije i nacionalnim pravom te se na temelju tih odredaba imena i prezimena osoba na tom popisu mogu javno objaviti samo ako se s time složi njihova rodbina.

Članak 21.

Pomoć žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovoj rodbini

1. Kako bi se osigurao sveobuhvatniji i usklađeniji odgovor na nesreće na razini EU-a, svaka država članica dužna je pripremiti plan hitnih mjera u slučaju nesreće u civilnom zrakoplovstvu. Takav plan hitnih mjera mora uključivati i pomoć žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovoj rodbini.

2. Države članice moraju osigurati da sve zrakoplovne tvrtke registrirane na njihovu području imaju plan za pomoć žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovim srodnicima. Ti planovi moraju posebno uzeti u obzir psihološku potporu žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovoj rodbini te zrakoplovnoj tvrtki omogućiti da reagira na veću nesreću. Države članice dužne su revidirati planove za pomoć zrakoplovnih tvrtki registriranih na njihovu području. Države članice također su dužne poticati zrakoplovne tvrtke iz trećih zemalja koje posluju u Uniji da na sličan način usvoje planove za pomoć žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovoj rodbini.

3. Kada se dogodi nesreća, država članica nadležna za istragu, država članica u kojoj je registrirana zrakoplovna tvrtka čiji je zrakoplov doživio nesreću, ili država članica koja je u zrakoplovu koji je doživio nesreću imala veliki broj svojih državljana, dužna je imenovati osobu za kontakt i informiranje žrtava i njihove rodbine.

4. Država članica ili treća zemlja koja zbog broja žrtava ili ozbiljnih ozljeda svojih državljana ima poseban interes za nesreću koja se dogodila na državnom području države članice na koju se primjenjuje Ugovor može imenovati stručnjaka koji ima pravo:

- (a) običi mjesto nesreće;
- (b) na pristup relevantnim činjenicama čiju javnu objavu odobrava tijelo koje vodi istragu koja se odnosi na sigurnost i informacijama o tijeku istrage;
- (c) primiti presliku završnog izvješća.

5. Stručnjak imenovan na temelju stavka 4. može u skladu s važećim pravnim propisima pomoći pri identifikaciji žrtava i sudjelovati na sastancima s preživjelim državljanima svoje države.

6. U skladu s člankom 2. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem⁽¹⁾, i zračni prijevoznici iz trećih zemalja moraju ispunjavati obveze osiguranja utvrđene u navedenoj Uredbi.

⁽¹⁾ SL L 138, 30.4.2004., str. 1.

Članak 22.

Pristup dokumentima i zaštita osobnih podataka

1. Primjena ove Uredbe ne dovodi u pitanje Uredbu (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije⁽²⁾.

2. Ova se Uredba primjenjuje u skladu s Direktivom 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⁾ i Uredbom (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 kretanju takvih podataka⁽⁴⁾.

Članak 23.

Sankcije

Države članice propisuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na povrede ove Uredbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, razmjerne i odvraćajuće.

Članak 24.

Izmjene Uredbe

Ova se Uredba preispituje najkasnije do 3. prosinca 2014. Ako Komisija smatra da bi ovu Uredbu trebalo izmijeniti, od Mreže će zatražiti da preda prethodno mišljenje koje će također biti prosljeđeno Europskome parlamentu, Vijeću, državama članicama i EASA-i.

Članak 25.

Stavljanje izvan snage

Direktiva 94/56/EZ stavlja se izvan snage.

Članak 26.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetoga dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

⁽²⁾ SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

⁽³⁾ SL L 281, 23.11.1995., str. 31.

⁽⁴⁾ SL L 8, 12.1.2001., str. 1.

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

Sastavljeno u Strasbourgu 20. listopada 2010.

Za Europski parlament

Predsjednik

J. BUZEK

Za Vijeće

Predsjednik

O. CHASTEL

PRILOG

Popis primjera ozbiljnih nezgoda

Niže navedene nezgode tipični su primjeri nezgoda koje vrlo vjerojatno mogu predstavljati ozbiljne nezgode. Popis nije cjelovit i služi samo kao smjernica za definiranje izraza „ozbiljna nezgoda“:

- bliski susreti u zraku koji zahtijevaju manevriranje kako bi se izbjegao sudar ili nesigurna situacija ili kada bi postupak izbjegavanja bio prikladan,
- kontrolirani let u tlo (CFTI) koji je jedva izbjegnuto,
- neuspjelo uzlijetanje na zatvorenoj ili zauzetoj uzletno-sletnoj stazi, ili uzlijetanje s takve staze s vrlo malom udaljenošću od prepreke, osim dopuštenih operacija helikopterom, ili nedodijeljenoj uzletno-sletnoj stazi,
- uzlijetanje na zatvorenoj ili zauzetoj uzletno-sletnoj stazi, stazi za vožnju, osim dopuštenih operacija helikopterom, ili nedodijeljenoj uzletno-sletnoj stazi,
- slijetanje ili pokušaj slijetanja na zatvorenu ili zauzetu uzletno-sletnu stazu, osim dopuštenih operacija helikopterom, ili nedodijeljenu uzletno-sletnu stazu,
- nemogućnost postizanja predviđenih performansi tijekom uzlijetanja ili početnog penjanja,
- svi požari i dim u putničkom dijelu ili teretnom dijelu, ili požari na motoru, čak iako su takvi požari ugašeni sredstvima za gašenje,
- svi događaji kod kojih je letačko osoblje moralo koristiti kisik za slučaj nužde,
- zakazivanje zrakoplovne strukture ili raskidanje motora, uključujući zakazivanja turbinskog motora koja nisu zaustavljena, a koje nije klasificirano kao nesreća,
- višestruki kvarovi u radu jednog ili više zrakoplovnih sustava koji ozbiljno utječu na rad zrakoplova,
- svi slučajevi onesposobljenosti letačkog osoblja tijekom leta,
- svako stanje goriva koje bi zahtijevalo proglašenje izvanrednog stanja od strane pilota,
- neodobreni ulazi na uzletno-sletnu stazu stupnja ozbiljnosti A prema Priručniku za sprečavanje neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu (dokument ICAO br. 9870) koji sadrži informacije o klasifikaciji prema ozbiljnosti,
- nezgode prilikom uzlijetanja ili slijetanja, kao što su slijetanje prije uzletno-sletne staze, slijetanje sa zaustavljanjem izvan staze, kod uzlijetanja - dulje zatrčavanje od uobičajenog, ili izlijetanje sa strane van granica uzletno-sletne staze,
- zakazivanje sustava, vremenske nepogode, upravljanje zrakoplovom izvan odobrenih aerodinamičkih limita ili druge pojave koje su mogle uzrokovati poteškoće u upravljanju zrakoplovom,
- zakazivanje više od jednog sustava u složenom zrakoplovnom sustavu koji je obvezatan za održavanje leta i navigaciju.

32011D0505(01)

C 135/3

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

5.5.2011.

ODLUKA KOMISIJE**od 4. svibnja 2011.****o osnivanju Europske savjetodavne skupine za ITS**

(2011/C 135/03)

EUROPSKA KOMISIJA,

ODLUČILA JE:

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 16.,

budući da:

- (1) Direktivom 2010/40/EU u njezinom članku 16. zahtijeva se da Komisija osnuje Europsku savjetodavnu skupinu za ITS, koja ju savjetuje o poslovnim i tehničkim aspektima uvođenja i uporabe ITS-a u Uniji.
- (2) Stoga treba osnovati takvu skupinu stručnjaka u području inteligentnih prometnih sustava te utvrditi njezine zadatke i sastav.
- (3) Europska savjetodavna skupina za ITS treba savjetovati Komisiju o trgovinskim i tehničkim aspektima uvođenja i uporabe ITS-a u Uniji.
- (4) Europska savjetodavna skupina za ITS treba se sastojati od predstavnika na visokoj razini koji predstavljaju odgovarajuće pružatelje usluga ITS-a, udruga korisnika, prijevoznika i upravitelja objekata, proizvodne industrije, socijalnih partnera, stručnih udruga, lokalnih tijela i drugih odgovarajućih foruma.
- (5) Trebaju se utvrditi pravila o otkrivanju informacija od strane članova Europske savjetodavne skupine za ITS.
- (6) Osobne podatke treba obrađivati u skladu s Uredbom (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 kretanju takvih podataka ⁽²⁾.
- (7) Primjereno je utvrditi razdoblje za primjenu ove Odluke. Komisija će pravodobno razmotriti svrhovitost produženja,

⁽¹⁾ SL L 207, 6.8.2010., str. 1.⁽²⁾ SL L 8, 12.1.2001., str. 1.**Članak 1.****Predmet**

Osniva se skupina stručnjaka za inteligentne prometne sustave, dalje u tekstu „Europska savjetodavna skupina za ITS”.

Članak 2.**Zadaća**

Zadaća je Europske savjetodavne skupine za ITS:

- (a) pomagati Komisiji pri pripremi specifikacija, koje se donose kao delegirani akti na temelju Direktive ITS-a, posebno davanjem mišljenja o tehničkim i trgovinskim aspektima u vezi njih;
- (b) pratiti razvoj politike u području ITS-a te savjetovati Komisiju i pružati smjernice o svim drugim pitanjima (koja nisu neposredno vezana uz specifikacije) u vezi s uvođenjem i uporabom ITS-a u Uniji;
- (c) dovesti do razmjene iskustava i dobrih praksi vezanih uz uvođenje i rad ITS-a.

Članak 3.**Savjetovanje**

Komisija može savjetovati Europsku savjetodavnu skupinu za ITS o svim pitanjima vezano uz uvođenje i uporabu ITS-a u Uniji i poticati članove da predlože daljnje teme za raspravu.

Članak 4.**Članstvo - Imenovanje**

1. Europska savjetodavna skupina za ITS sastoji se od 25 članova.
2. Članovi su:
 - pojedinci, imenovani da zastupaju zajednički interes dionika u određenom području politike; oni ne zastupaju pojedinog dionika,
 - ili
 - organizacije u širem smislu, koje uključuju trgovačka društva, udruge, nevladine organizacije, sindikate, sveučilišta, istraživačke institute, agencije Unije, tijela Unije i međunarodne organizacije.

3. Članove imenuje ravnatelj Opće uprave za mobilnost i promet od stručnjaka ili organizacija, koje zastupaju dionike navedene u članku 16. Direktive 2010/40/EU, sa znanjem u područjima iz članka 2. i članka 3. koji su se odazvali pozivnom natječaju.

4. Članovi se imenuju na tri godine. Ostaju na dužnosti do kraja svojeg mandata. Njihov se mandat može obnoviti.

5. Komisija ili njezine službe uspostavljaju rezervnu listu odgovarajućih kandidata koja se može upotrebljavati za imenovanje odgovarajućih zamjena. Komisija ili njezine službe prije uključivanja kandidata na listu traže njihov pristanak.

6. Članove koji više ne mogu učinkovito doprinosti raspravama Europske savjetodavne skupine za ITS, koji podnesu ostavku ili nisu u skladu s uvjetima navedenim u stavku 3. ovog članka, ili članka 339. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, može se do kraja njihova mandata zamijeniti.

7. Imena članova se objavljuju u Registru stručnih skupina Komisije i drugih sličnih subjekata („Registar“) (1).

8. Osobni podaci se prikupljaju, obrađuju i objavljuju u skladu s Uredbom (EZ) br. 45/2001.

Članak 5.

Poslovanje

1. Europskom savjetodavnom skupinom za ITS predsjeda predstavnik Komisije.

2. U dogovoru sa službama Komisije, Europska savjetodavna skupina za ITS može osnovati podskupine za proučavanje posebnih pitanja na temelju nadležnosti koje utvrdi Europska savjetodavna skupina za ITS. Takve se podskupine raspuštaju čim im istekne mandat.

3. Predstavnik Komisije može u tu svrhu pozvati stručnjake s posebnim znanjem o predmetima na dnevnom redu, koji nisu članovi Europske savjetodavne skupine za ITS, da sudjeluju u radu skupine ili podskupine na *ad hoc* osnovi. Uz to, predstavnik Komisije može pojedincima ili organizacijama dodijeliti status promatrača.

4. Članovi stručnih skupina i njihovi predstavnici, kao i pozvani stručnjaci i promatrači, poštuju obveze profesionalne tajnosti utvrđene u Ugovorima i njihovim provedbenim pravilima, kao i

propise Komisije o sigurnosti u vezi sa zaštitom povjerljivih informacija EU-a, utvrđenih u Prilogu Odluci Komisije 2001/844/EZ, EZUČ, Euratom (2). Ako ne budu poštivali ove obveze, Komisija može poduzeti sve odgovarajuće mjere.

5. Sastanci stručnih skupina i podskupina održavaju se u prostorijama Komisije. Komisija osigurava uslugu tajništva. Drugi zainteresirani službenici Komisije mogu prisustvovati sastancima Europske savjetodavne skupine za ITS i njezinih podskupina.

6. Europska savjetodavna skupina za ITS donosi poslovnik na temelju standardnog poslovnika za stručne skupine.

7. Komisija objavljuje odgovarajuće informacije o aktivnostima koje obavlja Europska savjetodavna skupina za ITS u samom Registru ili putem poveznice iz Registra na posebnu internetsku stranicu.

Članak 6.

Troškovi sastanaka

1. Sudionici u aktivnostima Europske savjetodavne skupine za ITS za svoje usluge ne dobivaju naknadu.

2. Komisija sudionicima nadoknađuje putne troškove i troškove boravka u vezi s aktivnostima Europske savjetodavne skupine za ITS, u skladu s važećim odredbama u Komisiji.

3. Navedeni se troškovi nadoknađuju u granicama raspoloživih proračunskih sredstava, u okviru godišnjeg postupka raspodjele sredstava.

Članak 7.

Primjenjivost

Ova se Odluka primjenjuje do 27. kolovoza 2017.

Sastavljeno u Bruxellesu 4. svibnja 2011.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

(1) Članovi koji ne žele da im bude objavljeno ime mogu podnijeti zahtjev za izuzeće. Zahtjev za neobjavu imena člana stručne skupine se smatra opravdanim ako bi objava mogla ugroziti njegovu ili njezinu sigurnost ili integritet ili nepropisno dovesti u pitanje njegovu ili njezinu privatnost.

(2) Odluka Komisije 2001/844/EZ, EZUČ, Euratom od 29. studenoga 2001. o izmjeni njezina unutarnjeg Poslovnika (SL L 317, 3.12.2001., str. 1.).

42011D0050

L 25/1

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

28.1.2011.

ODLUKA VIJEĆA I PREDSTAVNIKA VLADA DRŽAVA ČLANICA, KOJI SU SE SASTALI U OKVIRU VIJEĆA

od 15. listopada 2010.

o potpisivanju i privremenoj primjeni Sporazuma o zajedničkom zračnom prostoru između Europske unije i njezinih država članica s jedne strane i Gruzije s druge strane

(2011/50/EU)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE I PREDSTAVNICI VLADA DRŽAVA ČLANICA EUROPSKE UNIJE, KOJI SU SE SASTALI U OKVIRU VIJEĆA,

zračnom prostoru između Europske unije i njezinih država članica, s jedne strane, i Gruzije, s druge strane (dalje u tekstu „Sporazum”).

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2., u vezi s člankom 218. stavcima 5. i 7. i prvim podstavkom članka 218. stavka 8.,

2. Ovime se predsjednik Vijeća ovlašćuje za imenovanje osobe ili osoba ovlaštenih za potpisivanje Sporazuma u ime Unije, podložno njegovom sklapanju.

budući da:

- (1) Komisija je u ime Unije i država članica pregovarala s Gruzijom o Sporazumu o zajedničkom zračnom prostoru (dalje u tekstu „Sporazum”) u skladu s odlukom Vijeća koja Komisiju ovlašćuje da započne pregovore.
- (2) Sporazum je parafiran 5. ožujka 2010.
- (3) Unija i države članice trebale bi potpisati i privremeno primjenjivati Sporazum koji je dogovorila Komisija, podložno njegovom kasnijem sklapanju.
- (4) Potrebno je donijeti postupke za odlučivanje, prema potrebi, o načinu prekida privremene primjene Sporazuma. Također je potrebno donijeti odgovarajuće postupke za sudjelovanje Unije i država članica u Zajedničkom odboru uspostavljenom u skladu s člankom 22. Sporazuma i u postupcima za rješavanje sporova predviđenim u članku 23. Sporazuma, kao i za provedbu nekih odredaba Sporazuma koje se odnose na zaštitu i sigurnost,

Članak 2.

Privremena primjena

Do njegovog stupanja na snagu, Unija i države članice Sporazum se primjenjuje na privremenoj osnovi u skladu s njihovim primjenjivim unutarnjim postupcima i/ili domaćim zakonodavstvom, od prvog dana mjeseca koji slijedi nakon datuma posljednje obavijesti kojom stranke obavješćuju jedna drugu o završetku postupaka potrebnih za privremenu primjenu Sporazuma.

Članak 3.

Zajednički odbor

DONIJELI SU OVU ODLUKU:

1. U Zajedničkom odboru uspostavljenom u skladu s člankom 22. Sporazuma, Europsku uniju i države članice zastupaju predstavnici Komisije i država članica.

Članak 1.

Potpisivanje

1. Ovime se u ime Unije, podložno Odluci Vijeća o sklapanju Sporazuma ⁽¹⁾, odobrava potpisivanje Sporazuma o zajedničkom

2. Stajalište koje Europska unija i njezine države članice trebaju zauzeti u okviru Zajedničkog odbora u odnosu na izmjene Priloga III. ili Priloga IV. Sporazumu u skladu s člankom 26. stavkom 2. Sporazuma te u odnosu na pitanja koja su u isključivoj nadležnosti Europske unije i ne zahtijevaju donošenje odluke s pravnim učinkom, određuje Komisija i o njemu unaprijed obavješćuje Vijeće i države članice.

⁽¹⁾ Tekst Sporazuma bit će objavljen zajedno s odlukom o njegovom sklapanju.

3. Za odluke Zajedničkog odbora o pitanjima u nadležnosti Europske unije, stajalište koje Europska unija i njezine države članice trebaju zauzeti u odnosu na odluke Zajedničkog Vijeće na prijedlog Komisije donosi kvalificiranom većinom, osim ako je primjenjivim postupcima glasovanja utvrđenim u Ugovorima o Europskoj uniji predviđeno drukčije.

4. Za odluke Zajedničkog odbora o pitanjima u nadležnosti Europske unije, stajalište koje Europska unija i njezine države članice trebaju zauzeti, na prijedlog Komisije ili država članica Vijeće donosi jednoglasno, osim ako je država članica u roku od jednog mjeseca nakon donošenja tog stajališta obavijestila Glavno tajništvo da se ona može suglasiti s odlukom Zajedničkog odbora samo uz suglasnost njezinih zakonodavnih tijela.

5. Stajalište Unije i država članica u Zajedničkom odboru iznosi Komisija, osim u pitanjima koja su u isključivoj nadležnosti država članica, u kojem slučaju stajalište iznosi Predsjedništvo Vijeća ili, ako Vijeće tako odluči, Komisija.

Članak 4.

Rješavanje sporova

1. U postupcima rješavanja sporova, u skladu s člankom 23. Sporazuma, Uniju i države članice zastupa Komisija.

2. Odluku o suspenziji primjene pogodnosti u skladu s člankom 23. Sporazuma donosi Vijeće na prijedlog Komisije. Vijeće donosi odluku kvalificiranom većinom.

3. O bilo kojoj drugoj primjerenj mjeri koja se poduzima u skladu s člankom 23. Sporazuma o pitanjima koja su u nadležnosti Europske unije, odlučuje Komisija uz pomoć Posebnog odbora zastupnika država članica, koji imenuje Vijeće.

Članak 5.

Obavješćivanje Komisije

1. Države članice bez odlaganja obavješćuju Komisiju o bilo kakvoj odluci o odbijanju, opozivu, suspenziji ili ograničavanju odobrenja zračnog prijevoznika iz Gruzije, koju namjeravaju donijeti u skladu s člankom 5. Sporazuma.

2. Države članice bez odlaganja obavješćuju Komisiju o bilo kakvim zahtjevima ili obavijestima koje su dale ili primile u skladu s člankom 14. (Sigurnost zračnog prometa) Sporazuma.

3. Države članice bez odlaganja obavješćuju Komisiju o bilo kakvim zahtjevima ili obavijestima koje su dale ili primile u skladu s člankom 15. (Sigurnost zračnog promet) Sporazuma.

Sastavljeno u Luxembourg 15. listopada 2010.

Za Vijeće

Predsjednik

E. SCHOUPE

32011R0334

L 94/12

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

8.4.2011.

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 334/2011**od 7. travnja 2011.****o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 4. stavak 3.,

budući da:

- (1) Ograničenja u vezi s tekućinama, raspršivačima i gelovima koja nose putnici koji dolaze letovima iz trećih zemalja i presjedaju u zračnim lukama Unije stvaraju određene operativne poteškoće u tim zračnim lukama i dotičnim putnicima uzrokuju neugodnosti.
- (2) Uredbom Komisije (EU) br. 358/2010 od 23. travnja 2010. o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010 od 4. ožujka 2010. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa ⁽²⁾ predviđaju se izuzeća kojima se putnicima dopušta nošenje tekućina, raspršivača i gelova pribavljenih u pojedinim zračnim lukama koje se nalaze u trećim zemljama. Ta izuzeća prestaju važiti 29. travnja 2011.
- (3) Ta su izuzeća olakšala rad i povećala udobnost putnika u tranzitu koji sa sobom nose tekućine, raspršivače i gelove

i dolaze letovima iz trećih zemalja i presjedaju u zračnim lukama Unije, dok je održana visoka razina zaštite zračnog prometa. Ako se u tim zračnim lukama u trećim državama nastave ispunjavati uvjeti pod kojima su ta izuzeća bila odobrena, te se prednosti trebaju zadržati.

- (4) Uredbu Komisije (EU) br. 185/2010 od 4. ožujka 2010. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa ⁽³⁾ treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (5) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za zaštitu civilnog zračnog prometa, uspostavljenog člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 300/2008,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog Uredbi (EU) br. 185/2010 mijenja se kako je navedeno u Prilogu ovoj Uredbi.

*Članak 2.*Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg 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 7. travnja 2011.

*Za Komisiju
Predsjednik*

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SL L 97, 9.4.2008., str. 72.⁽²⁾ SL L 105, 27.4.2010., str. 12.⁽³⁾ SL L 55, 5.3.2010., str. 1.

PRILOG

U Prilogu Uredbi (EU) br. 185/2010, Poglavlje 4. točka 4.1.3.2 podtočka (g) zamjenjuje se sljedećim:

- „(g) pribavljeni u zračnoj luci u trećoj državi koja je navedena u popisu u Dodatku 4-D, pod uvjetom da je LAG zapakiran u vrećicu STEB unutar koje je vidljiv zadovoljavajući dokaz da je roba kupljena uštićenom području u toj zračnoj luci tijekom prethodnih 36 sati. Izuzeća predviđena u ovoj točki prestaju važiti 29. travnja 2013.“
-

32011D0285

L 132/5

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

19.5.2011.

ODLUKA VIJEĆA**od 12. svibnja 2011.****o sklapanju Sporazuma između Europske unije i Vlade Socijalističke Republike Vijetnama o određenim aspektima usluga u zračnom prometu**

(2011/285/EU)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2. u vezi s člankom 218. stavkom 6. točkom (a),

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir suglasnost Europskog parlamenta,

budući da:

- (1) Vijeće je svojom Odlukom od 5. lipnja 2003. ovlastilo Komisiju da započne pregovore s trećim zemljama o zamjeni pojedinih odredaba u postojećim bilateralnim sporazumima sa sporazumom na razini Unije.
- (2) Komisija je u ime Unije postigla Sporazum s Vladom Socijalističke Republike Vijetnama o određenim aspektima usluga u zračnom prometu u skladu s mehanizmima i direktivama u Prilogu Odluci od 5. lipnja 2003.
- (3) Sporazum je potpisan u ime Unije, podložno njegovom mogućem kasnijem sklapanju.
- (4) Sporazum trebalo bi u skladu s tim odobriti,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ovime se u ime Unije odobrava Sporazum između Europske unije i Vlade Socijalističke Republike Vijetnama o određenim aspektima usluga u zračnom prometu ⁽¹⁾.

Članak 2.

Predsjednik Vijeća se ovime ovlašćuje da imenuje osobu ili osobe opunomoćene za davanje obavijesti predviđene u članku 7. stavku 1. Sporazuma.

Članak 3.

Ova Odluka stupa na snagu na dan donošenja.

Sastavljeno u Bruxellesu 12. svibnja 2011.

Za Vijeće
Predsjednik
PINTÉR S.

⁽¹⁾ SL L 288, 5.11.2010., str. 2.

32011R0651

L 177/18

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

6.7.2011.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 651/2011**od 5. srpnja 2011.****o donošenju poslovnika o stalnom okviru suradnje, koji države članice uspostavljaju u suradnji s Komisijom u skladu s člankom 10. Direktive 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 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⁾, a posebno njezin članak 10. stavak 2.,

budući da:

- (1) Direktiva 2009/18/EZ zahtijeva od država članica da, u uskoj suradnji s Komisijom, uspostave stalni okvir suradnje koji će njihovim istražnim tijelima omogućiti da međusobno surađuju u opsegu potrebnom za postizanje cilja Direktive.
- (2) Direktiva 2009/18/EZ zahtijeva od Komisije da donese poslovnik o stalnom okviru suradnje.
- (3) Europska agencija za sigurnost pomorskog prometa, pismom svog izvršnog direktora od 20. prosinca 2010.,

koje je upućeno službama Europske komisije, prihvatila je da će osigurati tajništvo za stalni okvir suradnje i da će financirati najmanje jednu sjednicu godišnje.

- (4) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost na moru i sprečavanje onečišćenja s brodova,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Poslovnik i organizacijski sustav za stalni okvir suradnje iz članka 10. stavka 2. Direktive 2009/18/EZ navedeni su u Prilogu ovoj Uredbi.

*Članak 2.*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 5. srpnja 2011.

*Za Komisiju**Predsjednik*

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SL L 131, 28.5.2009., str. 114.

PRILOG

Stalni okvir suradnje za istraživanje nesreća u području pomorskog prometa**POSLOVNIK I ORGANIZACIJSKI SUSTAV ZA STALNI OKVIR SURADNJE IZ ČLANKA 10. DIREKTIVE 2009/18/EZ**

Članak 1.

Ciljevi

1. Cilj stalnog okvira suradnje za istraživanje nesreća u području pomorskog prometa, koji uspostavljaju države članice u uskoj suradnji s Komisijom, dalje u tekstu „PCF”, mora osigurati operativnu platformu koja će omogućiti istražnim tijelima država članica suradnju iz članka 10. Direktive 2009/18/EZ.
2. Ispunjavanjem svog cilja iz gore navedenog stavka 1., PFC osigurava i sredstvo kojim se Europskoj agenciji za sigurnost pomorskog prometa (EMSA) omogućuje lakša suradnja, kako je predviđeno člankom 2. točkom (e) Uredbe (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća (!).
3. Članovi PFC-a redovito utvrđuju program rada predviđajući prioritete i zadatke povezane s gore navedenim ciljevima.

Članak 2.

Sudjelovanje u PFC-u

1. Svaka država članica s istražnim tijelom propisno određuje predstavnika svog istražnog tijela, kako je navedeno u članku 8. Direktive 2009/18/EZ, kao člana PFC-a, dalje u tekstu „članovi”. U skladu s programom rada i dnevnim redom sjednice PFC-a, članovima je dopušteno raspravljanje, dogovaranje i glasovanje o najboljim načinima suradnje, kako je predviđeno člankom 10. Direktive. Samo članovi imaju pravo glasa.
2. Europska komisija, dalje u tekstu „Komisija”, koja ima značajan interes, može imenovati predstavnike koji će sudjelovati na svim sjednicama ili u drugim aktivnostima PFC-a.
3. Sljedeće države imaju pravo odrediti predstavnike koji će sudjelovati u PFC-u kao promatrači, dalje u tekstu „promatrači”:
 - države EGP-a, s propisno imenovanim predstavnicima istražnih tijela,
 - države članice koje imaju samo neovisnu kontaktnu točku iz članka 8. stavka 1. Direktive 2009/18/EZ.Te države primaju dokumente za sjednicu te mogu podnositi prijedloge i sudjelovati u raspravama.
4. Članovi i promatrači mogu predlagati PFC-u bilo koju točku dnevnog reda, podnesak i izlaganje koje žele razmotriti.
5. EMSA osigurava tajništvo za PFC.
6. Države članice, Europska komisija i odgovarajuće države EGP-a, koje može predstavljati najviše jedna osoba, obavješćuju tajništvo o imenovanju svojih predstavnika i o svim promjenama u vezi s tim.
7. Članove, Komisiju i promatrače mogu pratiti dodatne osobe uz suglasnost predsjedatelja PFC-a. Kad je to moguće, zahtjeve za dodatno zastupanje treba usmjeravati i potvrđivati preko tajništva.

(!) SL L 208, 5.8.2002., str. 64.

Članak 3.**Sudjelovanje Komisije**

1. Komisija može sudjelovati u raspravama, predlagati točke dnevnog reda, podneske i izlaganja za sjednice PFC-a ili u drugim aktivnostima PFC-a.
2. Komisija može prema potrebi uputiti PFC-u bilo koje pitanje u vezi sa sigurnošću pomorskog prometa.
3. Komisija može zahtijevati od PFC-a da osigura informacije i pomoć u pitanjima povezanima sa suradnjom u istraživanju nesreća, te da je savjetuje u pogledu provedbe i primjene pitanja povezanih sa suradnjom, koliko je to potrebno za postizanje ciljeva Direktive 2009/18/EZ.
4. Komisija zaprima svu dokumentaciju i rezultate službene korespondencije PFC-a u skladu s člankom 8. ovog poslovnika.

Članak 4.**Sudjelovanje treće strane**

1. Predsjedatelj može, u uskoj suradnji s tajništvom, pozvati treće osobe, kao što su predstavnici drugih država i organizacija ili pojedinci, da sudjeluju na sjednici PFC-a ako je to izvedivo i potrebno.
2. Tim trećim osobama troškove sudjelovanja može nadoknadi EMSA, uz njezinu prethodnu suglasnost i ovisno o raspoloživim financijskim sredstvima, u skladu s pravilima Agencije, ili mogu sudjelovati na vlastiti trošak. Prije svakog sudjelovanja, tajništvo obavješćuje dotičnu treću stranu o uvjetima sudjelovanja.

Članak 5.**Predsjedatelj i zamjenik predsjedatelja**

1. Članovi između sebe biraju predsjedatelja i zamjenika predsjedatelja tajnim glasovanjem u dva odvojena kruga tijekom sjednice. Predsjedatelj i zamjenik predsjedatelja ostaju na dužnosti u mandatnom razdoblju od 2 godine i imaju se pravo ponovno birati za najviše 2 daljnja uzastopna mandata. Predsjedatelj i zamjenik predsjedatelja obavljaju svoje dužnosti dok ne budu izabrani njihovi nasljednici.
2. Predsjedatelj izvršava svoje dužnosti u okviru ciljeva navedenih u članku 1. Za vrijeme sjednica, predsjedatelj postupa u skladu s uobičajenom praksom. Predsjedatelj otvara i zatvara sjednice, izvršava dnevni red sjednice, daje riječ govornicima, nastoji postići konsenzus i daje kratak pregled rasprava i zaključaka sjednica.
3. Zamjenik predsjedatelja automatski zauzima mjesto predsjedatelja ako predsjedatelj ne može obavljati svoje dužnosti. Ako su i predsjedatelj i zamjenik predsjedatelja odsutni ili ne mogu prisustvovati sjednici, na sjednici se određuje ad hoc predsjedatelj.

Članak 6.**Tajništvo**

1. Tajništvo pomaže predsjedatelju u:
 - obavljanju njegovih dužnosti,
 - organiziranju sjednica i ostalih aktivnosti,
 - dostavljanju svih važnih dokumenata koji se odnose na sjednicu i službenu korespondenciju.
2. Tajništvo može sudjelovati u raspravama PFC-a, iznositi vlastite prijedloge, predlagati točke dnevnog reda i izlaganja na sjednicama PFC-a ili u drugim aktivnostima PFC-a.

Članak 7.**Dogovor o najboljim načinima suradnje**

1. Rad u okviru PFC-a usmjeren je prvenstveno na najbolje načine suradnje, kako je predviđeno u članku 10. stavku 3. Direktive 2009/18/EZ. Nastoji se postići najširi mogući dogovor.
2. Ako predsjedatelj smatra da je prijedlog spreman za glasovanje, tajništvo ga predlaže za zaključak

3. Predsjedatelj nastoji postići konsenzus o svim pitanjima, a u protivnom odluke će se donositi običnom većinom.
4. Ako se ne može postići konsenzus, članovi ili promatrači koji se ne slažu imaju pravo ne izjasniti se.
5. Tajništvo u ime predsjedatelja obavlja sljedeće dužnosti:
 - osigurava sudionicima PFC-a potrebno stručno znanje i savjetovanje,
 - olakšava sudionicima PFC-a pripremu prijedloga te prema potrebi daje vlastite prijedloge,
 - olakšava pripremu i ocjenu zajedničkih tehničko-operativnih rješenja.

Članak 8.

Sjednice i podskupine

1. Sjednice PFC-a saziva predsjedatelj najmanje jednom godišnje u prostorima EMSA-e.

Dodatne sjednice mogu se sazvati na njegovu inicijativu ili pisani zahtjev koji podupire najmanje jedna trećina članova.
2. Sudionici PFC-a mogu osnovati podskupine za rješavanje posebnih pitanja u okviru PFC-a, po mogućnosti korespondencijom. Podskupine o tome izvještavaju PFC.
3. Ako se sudionici ne dogovore drukčije, PFC i podskupine sastaju se u prostorima EMSA-e.
4. EMSA će državama članicama i državama promatračima nadoknaditi troškove za godišnje sjednice iz stavka 1., samo za jednog imenovanog predstavnika u svrhu sjednice PFC-a, u skladu s poslovníkom Agencije. Države članice i države promatrači snose troškove dodatnih pratećih osoba.
5. Financiranje sjednica koje nisu godišnje sjednice iz stavka 1. ovog članka ovisi o prethodnom odobrenju EMSA-e i raspoloživosti sredstava EMSA-e ili drugih financijskih sredstava.

Članak 9.

Dokumenti za sjednicu

1. Tajništvo šalje poziv za sjednicu i njezin privremeni dnevni red članovima, Komisiji i promatračima najmanje 28 kalendarskih dana prije sjednice.
2. Tajništvo sastavlja privremeni dnevni red u nadležnosti predsjedatelja.
3. Članovi, Komisija i promatrači, prije dostavljanja dnevnog reda, podnose dokumente za sjednicu, u obliku prikazanom u Dodatku, predsjedatelju i tajništvu.
4. Tajništvo dostavlja pripadajuće dokumente i dnevni red članovima, Komisiji i promatračima najmanje 14 kalendarskih dana prije sjednice.
5. Dnevni red mora se odobriti kao prva točka rada sjednice.
6. U hitnim i/ili iznimnim slučajevima, predsjedatelj može odstupiti od rasporeda navedenog u stavcima 3. i 4. Ako se tijekom sjednice zahtijeva razmatranje nekog drugog pitanja, predsjedatelj će odlučiti hoće li ga staviti na dnevni red. Popratni dokumenti za hitna i/ili iznimna pitanja mogu se podnijeti bilo kada prije ili za vrijeme sjednice.

Članak 10.

Popis prisutnih

Na svakoj sjednici, tajništvo sastavlja popis prisutnih navodeći imena sudionika te državnu vlast, organizaciju ili tijelo kojem pripadaju.

Članak 11.**Tajnost**

Rasprave sudionika PFC-a su tajne.

Članak 12.**Zapisnik i skraćeni izvještaj sa sjednice**

1. Tajništvo, u nadležnosti predsjedatelja, sastavlja zapisnik u kojemu su navedene najvažnije točke sjednice, i dostavlja ga članovima, Komisiji i promatračima.
2. Nakon glasanja, članovi i/ili promatrači koji se ne slažu imaju pravo da se njihovo stajalište zabilježi u zapisniku.
3. Tajništvo dostavlja nacrt zapisnika u roku od 30 kalendarskih dana od sjednice. Članovi, Komisija i promatrači mogu poslati bilo kakvu primjedb u tajništvu u roku od 30 kalendarskih dana od primitka nacrta zapisnika. Zapisnik se službeno odobrava na sljedećoj sjednici.
4. Odobreni zapisnik jedini je službeni izvještaj sa sjednice.
5. Uz zapisnik se može priložiti i sva popratna tehnička dokumentacija prihvaćena tijekom sjednice.
6. Tajništvo objavljuje skraćeni izvještaj sa sjednice, koji je sastavilo u nadležnosti predsjedatelja. Taj izvještaj sadrži zaključke postignute pod svakom točkom dnevnog reda.

Članak 13.**Korespondencija**

1. Sudionici upućuju službenu korespondenciju u vezi s PFC-om predsjedatelju i tajništvu.
2. Službena korespondencija upućena sudionicima šalje se na adresu koju su oni dostavili u tu svrhu.

Članak 14.**Jezik**

Radni jezik PFC-a je engleski. Koristi se za izlaganja, rasprave i tiskani materijal. Ne moraju se osigurati prijevodi.

Članak 15.**Sukob interesa**

Svaka osoba koja sudjeluje u radu PFC-a obavješćuje predsjedatelja i tajništvo ako je u sukobu interesa u vezi s pitanjem kojim se bavi PFC.

*Dodatak***Preporučeni oblik dokumenta za sjednice stalnog okvira suradnje za istraživanje nesreća u području pomorskog prometa**

PFC .../.../...

Točka dnevnog reda ... Datum podnošenja

Lisabon (*datum sjednice*)

Naslov dokumenta**Podnio**

Informativni sažetak

Mjere koje treba poduzeti

Povezani dokumenti

Uvod ili osnovni podaci**Napomene ili analiza****Predložene mjere****Prilog**

32011R0720

23.7.2011.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 193/19

UREDBA KOMISIJE br. 720/2011**od 22. srpnja 2011.****o izmjeni Uredbe (EU) br. 272/2009 o dopunjavanju zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa u odnosu na postupno uvođenje zaštitnog pregleda tekućina, raspršivača i gelova u zračnim lukama EU-a****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 4. stavak 2.,

budući da:

- (1) U skladu s člankom 4. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 300/2008 Komisija mora donijeti opće mjere namijenjene za izmjenu nebitnih elemenata zajedničkih osnovnih standarda utvrđenih u Prilogu toj Uredbi njihovim dopunjavanjem.
- (2) Opće mjere kojima se dopunjavaju zajednički osnovni standardi zaštite civilnog zračnog prometa utvrđene su u Uredbi Komisije (EZ) br. 272/2009 od 2. travnja 2009. o dopunjavanju zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa utvrđenih u Prilogu Uredbi (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾. Posebno, Uredbom (EZ) br. 272/2009 zahtijeva se da se metode i tehnologije za otkrivanje tekućih eksploziva uvedu u zračnim lukama u cijeloj EU što je brže moguće, ali najkasnije do 29. travnja 2013.
- (3) Kako bi se omogućilo postupno uvođenje sustava za zaštitni pregled tekućih eksploziva, u Prilogu Uredbi Komisije (EU) br. 297/2010 ⁽³⁾ utvrđuju se dva datuma: 29. travanj 2011. za zaštitni pregled tekućina, raspršivača i gelova pribavljenih u zračnoj luci treće zemlje ili u zrakoplovu zračnog prijevoznika koji nije iz Zajednice i 29. travanj 2013. za pregled svih tekućina, raspršivača i gelova.
- (4) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 12. Uredbe (EU) br. 297/2010, razvoji tehnološke ili regulatorne prirode na razini EU-a i na međunarodnoj razini mogu utjecati na datume utvrđene u Uredbi (EZ) br. 272/2009 i

kada je primjereno, Komisija može dati prijedlog za reviziju, posebno uvažavajući djelovanje opreme i olakšica za putnike.

- (5) Razvoji regulatorne prirode na razini EU-a i na međunarodnoj razini dogodili su se nešto prije 29. travnja 2011. Zbog ovog razloga mali broj zračnih luka bi uistinu bio u mogućnosti ponuditi prostorije za zaštitni pregled i putnicima možda ne bi bilo jasno je li dopušteno u zaštitna ograničena područja ili u zrakoplove unositi tekućine, raspršivače i gelove pribavljene u zračnoj luci treće zemlje ili u zrakoplovu zračnog prijevoznika koji nije iz Zajednice.
- (6) Radi gore navedenih razloga, odredbu koja se odnosi na obvezu izvođenja zaštitnog pregleda tekućina, raspršivača i gelova pribavljenih u zračnoj luci treće zemlje ili u zrakoplovu koji nije iz Zajednice od 29. travnja 2011. treba brisati.
- (7) Uzimajući u obzir stavak 2. dijela B1 Priloga Uredbi (EZ) br. 272/2009, Komisija će blisko surađivati sa svim zainteresiranim stranama te će do srpnja 2012. ocijeniti situaciju u odnosu na zaštitni pregled tekućina, raspršivača i gelova.
- (8) Kako bi se osigurala pravilna provedba zahtjeva utvrđenih u stavku 3. dijelu B1 Priloga Uredbi (EZ) br. 272/2009, države članice i zračne luke moraju poduzeti sve potrebne pripreme mjere, uključujući operativne pokuse, puno prije krajnjeg roka 2013. godine. Iskustva iz ovih pokusa treba razmijeniti s drugima kako bi se do srpnja 2012. ocijenila situacija u vezi sa zaštitnim pregledom tekućina, raspršivača i gelova.
- (9) Prilog Uredbi (EZ) br. 272/2009 treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (10) Kako bi se što brže osigurala pravna sigurnost za države članice, zračne luke i putnike, ovu Uredbu treba donijeti hitnim postupkom iz članka 19. stavka 4. Uredbe (EZ) br. 300/2008 te bi se trebala primjenjivati od 29. travnja 2011.
- (11) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za zaštitu civilnog zračnog prometa,

⁽¹⁾ SL L 97, 9.4.2008., str. 72.⁽²⁾ SL L 91, 3.4.2009., str. 7.⁽³⁾ SL L 90, 10.4.2010., str. 1.

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog Uredbi (EZ) br. 272/2009 mijenja se kako je navedeno u Prilogu ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 29. travnja 2011.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 22. srpnja 2011.

Za Komisiju
José Manuel BARROSO
Predsjednik

PRILOG

Dio B1. Tekućine, raspršivači i gelovi u Prilogu Uredbi (EZ) br. 272/2009 zamjenjuje se sljedećim:

„DIO B1.

Tekućine, raspršivači i gelovi

- 1 Dopušta se unošenje tekućina, raspršivača i gelova u zaštitna ograničena područja i zrakoplove, pod uvjetom da su zaštitno pregledani ili izuzeti od zaštitnog pregleda u skladu sa zahtjevima provedbenih pravila donesenih u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008.
- 2 Do 29. travnja 2013. u svim se zračnim lukama obavlja zaštitni pregled tekućina, raspršivača i gelova u skladu sa zahtjevima provedbenih pravila donesenih u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008.
- 3 Kako bi se ispunio rok iz stavka 2., države članice osiguravaju donošenje svih regulatornih zahtjeva kako bi se omogućilo pravovremeno uvođenje opreme za pregled tekućine, koja je u skladu sa zahtjevima provedbenih pravila donesenih u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008.
- 4 Bilo kada prije 29. travnja 2013., države članice mogu uvesti regulatorne zahtjeve da se u bilo kojoj zračnoj luci ili u svim zračnim lukama obavlja zaštitni pregled tekućina, raspršivača i gelova u skladu sa zahtjevima provedbenih pravila donesenih u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008. Država članica o tim regulatornim zahtjevima obavješćuje Komisiju. Po primitku takve obavijesti, Komisija obavješćuje druge države članice.
- 5 Putnici se jasno obavješćuju o tome u kojim zračnim lukama EU-a im je dopušteno unošenje tekućina, raspršivača i gelova u zaštitno ograničeno područje i u zrakoplov, te o svim uvjetima povezanim s tim.”

—————

32011R1087

L 281/12

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

28.10.2011.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1087/2011**od 27. listopada 2011.****o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa u odnosu na sustave za otkrivanje eksploziva****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 4. stavak 3.,

budući da:

- (1) Uredbom Komisije (EU) br. 185/2010 od 4. ožujka 2010. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa ⁽²⁾ utvrđuju se odredbe o sustavima za detekciju eksploziva.
- (2) Metode i tehnologije za otkrivanje eksploziva se s vremenom razvijaju. U skladu s razvojem prijetnji civilnom zračnom prometu, razvojem tehnologije i operativnim iskustvima, kako na razini Unije tako i na globalnoj razini,

Komisija mora revidirati tehnološke i operativne odredbe u vezi sa sustavima za otkrivanje eksploziva.

- (3) Uredbu Komisije (EU) br. 185/2010 treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (4) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost civilnog zračnog prometa, uspostavljenog člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 300/2008,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog Uredbi (EU) br. 185/2010 mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

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 27. listopada 2011.

Za Komisiju
Predsjednik
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SL L 97, 9.4.2008., str. 72.

⁽²⁾ SL L 55, 5.3.2010., str. 1.

PRILOG

U poglavlju 12. Priloga Uredbi (EU) br. 185/2010, točka 12.4.2 zamjenjuje se sljedećim:

„12.4.2 **Standardi za EDS**

- 12.4.2.1 Postoje tri standarda za EDS. Detaljni zahtjevi u vezi s tim standardima utvrđeni su u posebnoj Odluci Komisije.
 - 12.4.2.2 Svi EDS-i moraju biti u skladu sa standardom 1.
 - 12.4.2.3 Standard 1 prestaje važiti 1. rujna 2012.
 - 12.4.2.4 Nadležno tijelo može dopustiti da se EDS-i koji su u skladu sa standardom 1 i koji su instalirani između 1. siječnja 2003. i 1. rujna 2006. nastave primjenjivati najkasnije do 1. siječnja 2014.
 - 12.4.2.5 Standard 2 se primjenjuje na sve EDS-e instalirane od 1. siječnja 2007., osim ako je ugovor o instaliranju EDS-a koji je u skladu sa standardom 1 sklopljen prije 19. listopada 2006.
 - 12.4.2.6 Svi EDS-i moraju najkasnije do 1. rujna 2012. biti u skladu sa standardom 2, osim u slučaju primjene točke 12.4.2.4.
 - 12.4.2.7 Standard 2 prestaje važiti 1. rujna 2020.
 - 12.4.2.8 Nadležno tijelo može dopustiti da se EDS-i koji su u skladu sa standardom 2 i koji su instalirani između 1. siječnja 2011. i 1. rujna 2014. nastave primjenjivati najkasnije do 1. rujna 2022.
 - 12.4.2.9 Nadležno tijelo obavješćuje Komisiju kada izda odobrenje kojim se dopušta nastavak upotrebe EDS-a koji je u skladu sa standardom 2, od 1. rujna 2020.
 - 12.4.2.10 Standard 3 se primjenjuje na sve EDS-e instalirane od 1. rujna 2014.
 - 12.4.2.11 Svi EDS-i moraju najkasnije do 1. rujna 2020. biti u skladu sa standardom 3, osim u slučaju primjene točke 12.4.2.8.”
-

32011D0710

L 283/26

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

29.10.2011.

ODLUKA VIJEĆA**od 20. listopada 2011.****o sklapanju Memoranduma o suradnji NAT-I-9406 između Sjedinjenih Američkih Država i Europske unije**

(2011/710/EU)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2., u vezi s točkom (a) članka 218. stavka 6., člankom 218. stavkom 7. i člankom 218. stavkom 8. prvim podstavkom,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir suglasnost Europskog parlamenta,

budući da:

- (1) Komisija je, u ime Unije, dogovorila Memorandum o suradnji NAT-I-9406 između Sjedinjenih Američkih Država i Europske unije (dalje u tekstu: „Memorandum”) u području istraživanja i razvoja civilnog zrakoplovstva.
- (2) Memorandum je potpisan 3. ožujka 2011.
- (3) Memorandum bi trebalo odobriti od strane Unije.
- (4) Potrebno je utvrditi formalne uvjete za sudjelovanje Unije u Zajedničkom odboru koji je uspostavljen Memorandumom te za rješavanja neslaganja,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Memorandum o suradnji NAT-I-9406 između Sjedinjenih Američkih Država i Europske unije (dalje u tekstu: „Memorandum”) smatra se odobrenim u ime Unije ⁽¹⁾.

Članak 2.

Ovime se predsjednik Vijeća ovlašćuje da odredi osobu ili osobe opunomoćene za slanje obavijesti kako je predviđeno u članku XII. stavku B. Memoranduma ⁽²⁾.

Članak 3.

Uniju u Zajedničkom odboru koji je uspostavljen člankom III. Memoranduma predstavlja Komisija, uz predstavnike država članica.

Članak 4.

1. Komisija utvrđuje stajalište Unije u Zajedničkom odboru nakon savjetovanja s Posebnim odborom, koji imenuje Vijeće, s obzirom na:

- usvajanje dodatnih priloga Memorandumu i njihovih dodataka kako je navedeno u članku III. dijelu E, stavku 2. Memoranduma,
- usvajanje izmjena priloga Memorandumu i njihovih dodataka kako je navedeno u članku III. dijelu E, stavku 3. Memoranduma.

2. Komisija utvrđuje stajalište Unije u Zajedničkom odboru za razvoj i usvajanje unutarnjih pravilnika Zajedničkog odbora kako je predviđeno u članku III. točki C Memoranduma.

3. Komisija može poduzeti odgovarajuće mjere u skladu s člankom II. točkom B, člancima IV., V., VII. i VIII. Memoranduma.

4. Komisija predstavlja Uniju u savjetovanjima u okviru članka XI. Memoranduma.

Članak 5.

Komisija je dužna redovito obavješćivati Vijeće o provedbi Memoranduma.

Članak 6.

Ova Odluka stupa na snagu na dan usvajanja.

Sastavljeno u Luksemburgu 20. listopada 2011.

Za Vijeće

Predsjednik

M. SAWICKI

⁽¹⁾ Memorandum je objavljen u *Službenom listu Europske unije* uz Odluku o potpisivanju (SL L 89, 5.4.2011., str. 3).

⁽²⁾ Datum stupanja na snagu Memoranduma objavit će Glavni tajnik Vijeća u *Službenom listu Europske Unije*.

32011R1141

L 293/22

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

11.11.2011.

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1141/2011**od 10. studenoga 2011.****o izmjeni Uredbe (EZ) br. 272/2009 o dopunjavanju zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa u vezi s upotrebom zaštitnih skenera u zračnim lukama EU-a****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 4. i Prilog,

budući da:

- (1) U skladu s člankom 4. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 300/2008, od Komisije se zahtijeva da donese opće mjere osmišljene za izmjenu nebitnih elemenata zajedničkih osnovnih standarda utvrđenih u Prilogu toj Uredbi, njihovim dopunjavanjem.
- (2) Člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008 nadalje se predviđa da Komisija mora donijeti detaljne mjere za provedbu zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa utvrđenih u Prilogu toj Uredbi, kako su dopunjeni općim mjerama koje je Komisija donijela u skladu s člankom 4. stavkom 2.
- (3) Posebno, Uredbom Komisije (EZ) br. 272/2009 ⁽²⁾ o dopunjavanju zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa, predviđaju se opće mjere u vezi s dopuštenim metodama zaštitnog pregleda putnika, kako je utvrđeno u dijelu A njezinog Priloga.
- (4) Zaštitni skeneri djelotvorna su metoda zaštitnog pregleda putnika i treba ih odobriti za upotrebu u zračnim lukama EU-a dodavanjem na popis dopuštenih metoda pregleda.
- (5) Komisija je od svog Znanstvenog odbora za novootkrivene zdravstvene rizike i zdravstvene rizike u nastajanju (SCENIHR) zatražila da ocijeni moguće učinke koje bi na zdravlje ljudi mogli imati zaštitni skeneri koji koriste ionizirajuće zračenje. Ne dovodeći u pitanje Direktivu Vijeća 96/29/Euratom od 13. svibnja 1996. o utvrđivanju osnovnih sigurnosnih normi za zaštitu zdravlja radnika i stanovništva od opasnosti od ionizirajućeg zračenja ⁽³⁾ i Direktivu 2006/95/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 12. pro-

sinca 2006. o usklađivanju zakonodavstava država članica o električnoj opremi namijenjenoj upotrebi u određenim naponskim granicama ⁽⁴⁾, kako bi se zaštitilo zdravlje i sigurnost građana, u se ovoj fazi na popis dopuštenih metoda za zaštitni pregled putnika u svrhu zaštite zračnog prijevoza dodaju samo zaštitni skeneri koji ne koriste ionizirajuće zračenje.

- (6) Na upotrebu zaštitnih skenera trebala bi se primjenjivati posebna provedbena pravila, kojima bi se omogućila upotreba ove metode zaštitnog pregleda, pojedinačno ili u kombinaciji, kao primarnog ili sekundarnog sredstva i pod određenim uvjetima utvrđenim kako bi se osigurala zaštita temeljnih prava. Oni se donose zasebno, u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008.
- (7) Utvrđivanjem posebnih operativnih uvjeta za korištenje zaštitnih skenera i davanjem mogućnosti putnicima da se podvrgnu alternativnim metodama zaštitnog pregleda, ovom se Uredbom, zajedno s posebnim provedbenim pravilima donesenim u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 300/2008, poštuju temeljna prava i načela posebno priznata u Povelji o temeljnim pravima Europske unije, što uključuje poštivanje ljudskog dostojanstva te privatnog i obiteljskog života, prava na zaštitu osobnih podataka, prava djece, prava na slobodu vjeroispovijesti i zabrane diskriminacije. Ova se Uredba mora primjenjivati u skladu s tim pravima i načelima.
- (8) Komisija će blisko surađivati s industrijom i državama članicama kako bi se osiguralo da se zaštitni skeneri koji se temelje na automatiziranom otkrivanju prijetnje što prije uvedu u zračne luke EU-a, tako da više nije nužno da slike pregledava bilo koja osoba.
- (9) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za zaštitu civilnog zračnog prometa,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog Uredbi (EZ) br. 272/2009 izmjenjuje se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

⁽¹⁾ SL L 97, 9.4.2008., str. 72.⁽²⁾ SL L 91, 3.4.2009., str. 7.⁽³⁾ SL L 159, 29.6.1996., str. 1.⁽⁴⁾ SL L 374, 27.12.2006., str. 10.

Članak 2.

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 10. studenoga 2011.

Za Komisiju
Predsjednik
José Manuel BARROSO

PRILOG

U dijelu A, prvom stavku, podstavku 1. Priloga Uredbi (EZ) br. 272/2009, dodaje se sljedeća točka (f):

„(f) zaštitni skeneri koji ne upotrebljavaju ionizirajuće zračenje.”

32011D0732

12.11.2011.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 294/3

ODLUKA VIJEĆA**od 8. studenoga 2011.****o sklapanju Sporazuma između Europske unije i Republike Kabo Verdea o određenim aspektima usluga u zračnom prometu**

(2011/732/EU)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2., u vezi s člankom 218. stavkom 6. točkom (a) i člankom 218. stavkom 8. prvim podstavkom,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir suglasnost Europskog parlamenta,

budući da:

- (1) Vijeće je Odlukom od 5. lipnja 2003. ovlastilo Komisiju da s trećim zemljama pregovara o zamjeni određenih odredaba u postojećim bilateralnim sporazumima jednim sporazumom na razini Unije.
- (2) Komisija je, u ime Unije, sklopila Sporazum o određenim aspektima usluga u zračnom prometu s Republikom Kabo Verdeom (Sporazum) u skladu s mehanizmima i direktivama navedenima u Prilogu Odluci Vijeća od 5. lipnja 2003.
- (3) Sporazum je potpisan 23. ožujka 2011. u ime Unije podložno njegovom mogućem kasnijem sklapanju u skladu s Odlukom Vijeća 2011/228/EU ⁽¹⁾.

(4) Sporazum je potrebno odobriti,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Sporazum između Europske unije i Republike Kabo Verdea o određenim aspektima usluga u zračnom prometu (Sporazum) ovime se odobrava u ime Unije ⁽²⁾.

Članak 2.

Ovime se predsjednik Vijeća ovlašćuje da odredi osobu opunomoćenu za slanje obavijesti, kako je predviđeno u članku 8. stavku 1. Sporazuma.

Članak 3.

Ova Odluka stupa na snagu na dan donošenja.

Sastavljeno u Bruxellesu 8. studenoga 2011.

Za Vijeće

Predsjednik

J. VINCENT-ROSTOWSKI

⁽¹⁾ SL L 96, 9.4.2011., str. 1.

⁽²⁾ Sporazum je objavljen u SL L 96, 9.4.2011., str. 2 uz Odluku o potpisivanju.

32011R1216

L 310/3

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

25.11.2011.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1216/2011**od 24. studenoga 2011.****o izmjeni Uredbe Komisije (EU) br. 691/2010 o utvrđivanju plana performansi za usluge u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskoga neba (okvirna Uredba) ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 11.,

budući da:

- (1) Uredbom Komisije (EU) br. 691/2010 o utvrđivanju plana performansi za usluge u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2096/2005 o utvrđivanju zajedničkih zahtjeva za pružanje usluga u zračnoj plovidbi ⁽²⁾ predviđeni su ključni pokazatelji performansi (KPP) i obvezujući ciljevi na ključnim područjima performanse u vezi sa sigurnošću, okolišem, kapacitetom i isplativošću.
- (2) Sigurnosni KPP-i za postavljanje nacionalnih ciljeva ili ciljeva funkcionalnog bloka zračnog prostora (FAB) utvrđeni u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 619/2010 su: učinkovitost upravljanja sigurnošću kako je izmjerena metodologijom temeljenom na okviru za nadzor zrelosti sigurnosti ATM-a; primjena klasifikacije ozbiljnosti pomagala za analizu rizika kako bi se omogućilo usklađeno izvješćivanje o ocjeni ozbiljnosti narušavanja minimalne separacije, neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu i specifičnih tehničkih događaja ATM-a; i izvješćivanje o kulturi pravičnosti.
- (3) U skladu s Prilogom I. Uredbi (EU) br. 691/2010 Komisija, države članice, Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (EASA) i Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe (Eurocontrol) bi trebali dalje zajedno razvijati

ove sigurnosne KPP-e, a Komisija bi ih trebala donijeti prije prvog referentnog razdoblja.

- (4) U tu svrhu, Komisija je uspostavila radnu skupinu koja se sastoji od predstavnika iz EASA-e, Eurocontrola i Komisije (takozvana Radna skupina E3). Ta je radna skupina izradila tehničko izvješće pod nazivom „Metrika za ključne pokazatelje performanse sigurnosti za plan performansi”. To se izvješće dalje razvijalo na temelju komentara dobivenih od država članica i dionika te čini tehničku osnovu za ovu Uredbu i s njom povezane prihvatljive načine usklađivanja (AMC) i smjernice (GM).
- (5) Pri razvoju sigurnosnih KPP-a u obzir trebalo bi uzeti posao koji je već obavljen u vezi s drugim inicijativama, kao što su EASA-ina inicijativa „Plan sigurnosti” i Eurocontrolove inicijative „Pomagala za analizu rizika” i „Okvir za nadzor zrelosti sigurnosti ATM-a”.
- (6) Iskustvo stečeno postupnom provedbom plana performansi pokazuje da bi vrijeme koje je Komisiji dano za ocjenu revidiranih ciljeva performansi trebalo produžiti, imajući u vidu opseg posla nastao radi detaljne ocjene plana performansi te radi obavljanja potrebnih razgovora s nacionalnim nadzornim tijelima i osiguravanja primjerenog obrazloženja rezultata te ocjene.
- (7) Uredbu (EU) br. 691/2010 bi trebalo stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (8) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za jedinstveno nebo,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EU) br. 691/2010 mijenja se kako slijedi:

1. Članak 14. mijenja se kako slijedi:

- (a) u stavku 1., „dva mjeseca” zamjenjuju se s „četiri mjeseca”;
- (b) u stavku 2., „dva mjeseca” zamjenjuju se s „četiri mjeseca”;

⁽¹⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 1.⁽²⁾ SL L 201, 3.8.2010., str. 1.

- (c) u stavku 3., „dva mjeseca” zamjenjuju se s „četiri mjeseca”.
2. U Prilogu I., točka 1. odjeljka 2. zamjenjuje se sljedećim:
- „1. KLJUČNI POKAZATELJI PERFORMANSI U VEZI SA SIGURNOŠĆU
- (a) Prvi nacionalni/FAB-ov sigurnosni KPP za prvo referentno razdoblje je učinkovitost upravljanja sigurnošću koja se mjeri metodologijom temeljenom na okviru za nadzor zrelosti sigurnosti ATM-a.
- U pogledu država članica te njihovih nacionalnih nadzornih tijela i pružatelja usluga u zračnoj plovidbi koji su certificirani za pružanje usluga u zračnom prometu ili komunikacijskih, navigacijskih i nadzornih usluga, ovaj se KPP mjeri razinom provedbe sljedećih ciljeva upravljanja:
- sigurnosna politika i ciljevi,
 - upravljanje rizicima za sigurnost,
 - osiguravanje sigurnosti,
 - promicanje sigurnosti,
 - kultura sigurnosti.
- (b) Drugi nacionalni/FAB-ov sigurnosni KPP za prvo referentno razdoblje je primjena niže navedene klasifikacije ozbiljnosti, koja se temelji na metodologiji pomagala za analizu rizika, za izvješćivanje o najmanje tri kategorije događaja: narušavanje minimalne separacije, neodobreni ulaz na uzletno-sletnu stazu i specifični tehnički događaji ATM- u svim centrima za kontrolu zračnog prometa i zračnim lukama. Države članice mogu odlučiti da ovu metodu ne primjenjuju za zračne luke s manje od 50 000 kretanja u komercijalnom zračnom prometu godišnje.
- Pri izvješćivanju o gore navedenim događajima, države članice i pružatelji usluga u zračnoj plovidbi moraju upotrebljavati sljedeće klase ozbiljnosti:
- ozbiljna nezgoda,
 - velika nezgoda,
 - značajna nezgoda,
 - bez utjecaja na sigurnost,
 - nije utvrđeno: na primjer, takvo utvrđivanje bilo je onemogućeno zbog nedostatka raspoloživih informacija ili dokaza na temelju kojih se nije mogao izvesti zaključak ili proturječnih dokaza.
- Izvješćivanje o primjeni ove metode obavlja se za pojedinačne događaje.
- (c) Treći nacionalni/FAB-ov sigurnosni KPP za prvo referentno razdoblje je izvješćivanje od strane država članica i njihovih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, putem upitnika koji je uveden u skladu s točkom (e), kojim se mjeri razina prisutnosti i odgovarajuća razina odsutnosti kulture pravičnosti.
- (d) Tijekom prvog referentnog razdoblja nema ciljeva performansi sigurnosti na razini EU-a. Međutim, države članice mogu postaviti ciljeve koji odgovaraju ovim sigurnosnim KPP-ovima.
- (e) Kako bi se olakšali provedba i mjerenje sigurnosnih KPP-a, EASA prije početka prvog referentnog razdoblja, uz savjetovanje s tijelom za reviziju performansi, donosi prihvatljive načine usklađivanja i smjernice u skladu s postupkom donesenim na temelju članka 52. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

- (f) Eurocontrol pravovremeno osigurava informacije potrebne za razvoj dokumenata iz točke (e), uključujući najmanje specifikaciju metodologije pomagala za analizu rizika i njezinog daljnjeg razvoja te detalje o metodologiji okvira za nadzor zrelosti sigurnosti ATM-a i njezinim faktorima ponderiranja.
- (g) Nacionalna nadzorna tijela svake godine do 1. veljače izvješćuju EASA-u o godišnjem mjerenju KPP-a iz točaka (a) i (c) (upitnici o učinkovitosti upravljanja sigurnošću i kulturi pravičnosti) za prethodnu godinu, koje izvode nacionalna nadzorna tijela i pružatelji usluga u zračnoj plovidbi. Ova godišnja mjerenja se upotrebljavaju kao ulazni podaci za funkcije praćenja opisane u točkama (h) i (i). Ako se pojave bilo kakve promjene u godišnjem mjerenju KPP-a, nacionalna nadzorna tijela moraju predočiti te promjene prije roka za podnošenje sljedećeg godišnjeg izvješća.
- (h) Nacionalna nadzorna tijela prate provedbu i mjerenje KPP-a sigurnosti od strane pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, u skladu s postupcima za nadzor sigurnosti utvrđenim u Provedbenoj Uredbi Komisije (EU) br. 1034/2011 (*).
- (i) U okviru svojih inspekcijskih pregleda standardizacije, EASA prati provedbu i mjerenje KPP-a sigurnosti od strane nacionalnih nadzornih tijela, u skladu s radnim metodama iz članka 24. Uredbe (EZ) br. 216/2008. EASA o rezultatima tih inspekcijskih pregleda obavješćuje tijelo za reviziju performanse.

(*) SL L 271, 18.10.2011., str. 15.”

Članak 2.

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 24. studenoga 2011.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

32011R1332

L 336/20

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

20.12.2011.

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1332/2011**od 16. prosinca 2011.****o zahtjevima uporabe zajedničkoga zračnog prostora i operativnim procedurama za izbjegavanje sudara u zraku****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

kako bi se prilagodila novoj Uredbi uzimajući pritom u obzir dostupnost nove opreme.

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 8. stavak 1., članak 8. stavak 5. i članak 9. stavak 4.,

(6) Agencija je pripremila provedbena pravila i dostavila ih kao mišljenje Komisiji u skladu s člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(7) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora Europske agencije za zrakoplovnu sigurnost koji je osnovan člankom 65. Uredbe (EZ) br. 216/2008,

budući da:

DONIJELA JE OVU UREDBU:

(1) Potrebno je uvesti zaštitne mjere za operatore zrakoplova koji su registrirani u državi članici ili u trećoj zemlji kojima upravlja operator Unije i za operatore zrakoplova koje unutar Unije upotrebljavaju operatori iz treće zemlje.

(2) Nakon niza sudara zrakoplova pri kojima sigurnosne granice nisu bile poštovane, uključujući nesreće u mjestu Yaizu (Japan) 2001. i u mjestu Überlingen (Njemačka) 2002. potrebno je poboljšati trenutačnu programsku opremu sustava za izbjegavanje sudara u zraku. Rezultati studija pokazuju da uporabom sadašnje programske opreme sustava za izbjegavanje sudara u zraku postoji vjerojatnost rizika sudara u zraku $2,7 \times 10^{-8}$ po satu leta. Stoga se smatra da je trenutna verzija ACAS II 7.0 neprihvatljivi sigurnosni rizik.

(3) Potrebno je uvesti novu programsku verziju sustava za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II) da se izbjegniju sudari svih zrakoplova koji lete u zračnom prostoru obuhvaćenom Uredbom (EZ) br. 216/2008.

(4) Za osiguranje najviših mogućih sigurnosnih standarda, zrakoplovi koji nisu u području primjene obvezatnih zahtjeva u vezi s prijevozom nego su opremljeni sustavom ACAS II, prije stupanja na snagu ove Uredbe moraju ugraditi sustav ACAS II s najnovijom verzijom programske opreme za izbjegavanje sudara.

(5) Kako bi se osigurala sigurnosne prednosti povezane s novom programskom verzijom, svi zrakoplovi moraju biti opremljeni u najkraćem mogućem roku. Međutim, potrebno je postaviti realistični vremenski okvir zrakoplovnoj industriji

Članak 1.**Predmet i područje primjene**

Ovom Uredbom propisuju se zahtjevi uporabe zajedničkoga zračnog prostora i operativnih postupaka za izbjegavanje sudara u zraku koje moraju ispunjavati:

(a) operatori zrakoplova iz članka 4. stavka 1. točke (b) i točke (c) Uredbe (EZ) br. 216/2008 koji obavljaju letove u Uniju, unutar Unije ili izvan Unije; i

(b) operatori zrakoplova iz članka 4. stavka 1. točke (d) Uredbe (EZ) br. 216/2008 koji obavljaju letove u zračnom prostoru iznad državnog područja na koje se Ugovor odnosi, te u svakom drugom zračnom prostoru u kojem države članice primjenjuju Uredbu (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća⁽²⁾.

Članak 2.**Definicije**

Za svrhe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)” znači sustav uređaja u zrakoplovu koji radi na temelju signala transpondera sekundarnog nadzornog radara (SSR) i radi neovisno o zemaljskoj opremi, a pruža informacije pilotu o mogućim zrakoplovima koji ga ugrožavaju opremljeni SSR transponderom;

⁽¹⁾ SL L 79, 19.3.2008., str. 1.

⁽²⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 20.

2. „sustav za izbjegavanje sudara u zraku II (ACAS II)” znači sustav u zrakoplovu za izbjegavanje sudara koji pored prometnog upozorenja (TA) omogućuje i vertikalne rezolucijske informacije;
3. „indikacija obaveznog vertikalnog razdvajanja (RA)” znači indikacija koja letačkoj posadi preporučuje manevar s ciljem uspostavljanja odstojanja od svih zrakoplova koji predstavljaju opasnost, ili ograničenje manevra s ciljem održavanja postojećeg odstojanja;
4. „indikacija prometnog upozorenja (TA)” znači upozorenje letačkoj posadi zrakoplova da određeni zrakoplov u njihovoj blizini predstavlja moguću opasnost.

Članak 3.

Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

1. Zrakoplovi iz odjeljka I. Priloga ovoj Uredbi moraju biti opremljeni i djelovati u skladu s pravilima i procedurama navedenim u Prilogu.
2. Države članice osiguravaju da je djelovanje zrakoplova iz članka 1. stavka 2. točke (a) Uredbe (EZ) br. 216/2008 u skladu s pravilima i procedurama navedenim u Prilogu i u skladu s uvjetima iz tog članka.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 16. prosinca 2011.

Članak 4.

Posebne odredbe za operatore na koje se primjenjuje Uredba Vijeća (EEZ) br. 3922/91⁽¹⁾

1. Odstupajući od odredaba OPS 1.668 i OPS 1.398 iz Priloga III. Uredbi (EEZ) br. 3922/91, članak 3. i Prilog ovoj Uredbi odnose se na operatore zrakoplova iz članka 1. točke (a).
2. Sve druge obveze zračnih prijevoznika iz Uredbe (EEZ) br. 3922/91, kad je riječ o odobrenju, ugradnji ili djelovanju opreme i dalje se primjenjuju na ACAS II.

Članak 5.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Članci 3. i 4. primjenjuju se od 1. ožujka 2012.
3. Odstupajući od stavka 2. odredbe iz članka 3. i 4. primjenjuju se od 1. prosinca 2015. za zrakoplove s individualnom svjedodžbom o plovidbenosti izdanom prije 1. ožujka 2012.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SL L 373, 31.12.1991., str. 4.

PRILOG

Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS) II

(Dio-ACAS)

Odjeljak I. – oprema ACAS-a II**AUR.ACAS.1005 Zahtjev performansi**

1. Sljedeći zrakoplovi na turbinski pogon opremljeni su sustavom logike za izbjegavanje sudara ACAS II verzija 7.1:
 - (a) zrakoplovi s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju preko 5 700 kg; ili
 - (b) zrakoplovi s brojem putničkih sjedala većim od 19.
2. Zrakoplovi koji nisu navedeni u točki (1), ali koji su dobrovoljno opremljeni ACAS-om II, opremaju se programom logike za izbjegavanje sudara verzije 7.1.
3. Točka 1. ne primjenjuje se na sustave zrakoplova bez posade.

Odjeljak II. – Operacije**AUR.ACAS.2005 Uporaba ACAS-a II**

1. ACAS II tijekom leta, osim u slučajevima iz popisa minimalne opreme kako je utvrđeno u Prilogu III. Uredbi (EEZ) br. 3922/91, upotrebljava se tako da omogućuje davanje RA indikacija letačkoj posadi kad se otkrije nedopuštena blizina drugog zrakoplova, osim kad se zbog neuobičajenog postupka ili stanja u kojima je djelovanje ograničeno, zahtijeva ograničenje načina pružanja RA indikacija (upotrebljavaju se isključivo TA indikacije).
2. Kad sustav ACAS II pruža indikaciju RA:
 - (a) pilot odmah postupa u skladu s indikacijama RA indikacija, čak i onda kad je u suprotnosti s uputama službe kontrole zračnog prometa (ATC), osim u slučaju kada bi takav postupak ugrozio sigurnost zrakoplova;
 - (b) letačka posada, čim to radno opterećenje dopušta, obavješćuje odgovarajuću ATC jedinicu o svakoj RA koja zahtijeva odstupanje od tekućih uputa ili odobrenja kontrole zračnog prometa (ATC);
 - (c) kad se nesuglasje riješi, zrakoplov:
 - i. se odmah počinje pridržavati potvrđenih uputa ili odobrenja ATC-a, pri čemu mora obavijestiti ATC o tom manevru; ili
 - ii. treba postupati u skladu sa svim izdanim izmjenama odobrenja ili uputa službe kontrole zračnog prometa.

AUR.ACAS.2010 Osposobljavanje za ACAS II

Operatori utvrđuju ACAS II operativne postupke i programe osposobljavanja da se letačka posada na odgovarajući način osposobi za slučaj sudara u zraku i za uporabu opreme ACAS II.

32012D0023

L 8/13

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

12.1.2012.

ODLUKA VIJEĆA

od 12. prosinca 2011.

o pristupanju Europske unije Protokolu iz 2002. Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, u vezi s njegovim člancima 10. i 11.

(2012/23/EU)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 81. stavak 1. i članak 81. stavak 2. točke (a) i (c), u vezi s njegovim člankom 218. stavkom 6. točkom (a) i člankom 218. stavkom 8. prvim podstavkom,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir suglasnost Europskog parlamenta,

budući da:

(1) Protokol iz 2002. Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem („Atenski protokol“) predstavlja znatno poboljšanje sustava odgovornosti prijevoznika i naknade štete putnicima koji se prevoze morem.

(2) Atenski protokol mijenja Atensku konvenciju iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, te člankom 15. određuje da među strankama Atenskog protokola dvije isprave glase i tumače se zajedno kao jedna isprava.

(3) Članci 10. i 11. Atenskog protokola utječu na Uredbu Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima ⁽¹⁾. Na taj način Unija ima isključivu nadležnost u pogledu članaka 10. i 11. Atenskog protokola.

(4) Nakon pristupanja Unije Atenskom protokolu, pravila o nadležnosti navedena u članku 10. tog protokola trebala bi imati prednost pred odgovarajućim pravilima Unije.

(5) Međutim, pravila o priznavanju i izvršenju sudskih odluka utvrđena u članku 11. Atenskog protokola ne bi smjela imati prednost pred odgovarajućim pravilima Unije, kako su proširena na Dansku Sporazumom između Europske zajednice i Kraljevine Danske o nadležnosti, priznavanju i ovrši odluka u građanskim i trgovačkim predmetima ⁽²⁾, ni pred pravilima Luganske konvencije o nadležnosti i ovrši odluka u građanskim i trgovačkim predmetima od 16. rujna 1988. ⁽³⁾ ili Luganske konvencije o nadležnosti i ovrši odluka u građanskim i trgovačkim predmetima od 30. listopada 2007. ⁽⁴⁾, budući da učinak primjene tih pravila treba osigurati priznavanje i izvršavanje sudskih odluka najmanje u istom opsegu kao prema pravilima Atenskog protokola.

(6) Atenski protokol otvoren je za ratifikaciju, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje država i regionalnih organizacija za ekonomsku integraciju osnovanih od strane suverenih država koje su na te organizacije prenijele nadležnost za određena pitanja regulirana Atenskim protokolom.

(7) U skladu s člankom 17. stavkom 2. točkom (b) i člankom 19. Atenskog protokola, regionalne organizacije za ekonomsku integraciju mogu sklopiti Atenski protokol.

(8) Za Ujedinjenu Kraljevinu i Irsku, na koje se primjenjuje Protokol (br. 21) o stajalištu Ujedinjene Kraljevine i Irske s obzirom na područje slobode, sigurnosti i pravde, koji je priložen Ugovoru o Europskoj uniji i Ugovoru o funkcioniranju Europske unije, kao dio Europske unije, bit će obvezujućii članci 10. i 11. Atenskog protokola.

(9) U skladu s člancima 1. i 2. Protokola (br. 22) o stajalištu Danske, koji je priložen Ugovoru o Europskoj uniji i Ugovoru o funkcioniranju Europske unije, Danska ne sudjeluje u donošenju ove Odluke koja za nju nije obvezujuća, te ne podliježe njenoj primjeni u pogledu članaka 10. i 11. Atenskog protokola. Ona je tim člancima obvezana samo kao zasebna ugovorna stranka.

⁽²⁾ SL L 299, 16.11.2005., str. 62.

⁽³⁾ SL L 319, 25.11.1988., str. 9.

⁽⁴⁾ SL L 339, 21.12.2007., str. 3.

⁽¹⁾ SL L 12, 16.1.2001., str. 1.

- (10) Većina pravila Atenskog protokola uključena je u pravo Unije Uredbom (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća⁽¹⁾. Na taj je način Unija primijenila nadležnost u vezi s pitanjima reguliranim tom Uredbom. Posebna Odluka koja se odnosi na te odredbe donosi se usporedno s ovom Odlukom.
- (11) Države članice koje će ratificirati Atenski protokol ili će tom protokolu pristupiti trebale bi, ako je to moguće, to učiniti istodobno. Države članice bi stoga trebale razmijeniti informacije o stanju postupaka svoje ratifikacije ili pristupanja da bi pripremile što je više moguće istodobno polaganje svojih isprava o ratifikaciji ili pristupanju. Pri ratifikaciji Atenskog protokola ili pri pristupanju tom protokolu, države članice trebale bi staviti rezervu sadržanu u Smjernicama IMO-a,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Pristupanje Europske unije Protokolu iz 2002. Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem („Atenski protokol“) ovime se odobrava u ime Europske unije u pogledu njegovih članaka 10. i 11.

Tekst tih članaka naveden je u Prilogu.

Članak 2.

1. Predsjedniku Vijeća ovime se odobrava da odredi osobu ili osobe ovlaštene za polaganje isprave o pristupanju Unije Atenskom protokolu u vezi s njegovim člancima 10. i 11., u skladu s člankom 17. stavkom 2. točkom (c), člankom 17. stavkom 3. i člankom 19. tog Protokola.

2. Prilikom polaganja isprave o pristupanju, Unija daje sljedeću izjavu o nadležnosti:

„U vezi s pitanjima obuhvaćenima člancima 10. i 11. Atenskog protokola iz 2002. Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koja spadaju u područje primjene članka 81. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, države članice Europske unije osim Kraljevine Danske, u skladu s člancima 1. i 2. Protokola (br. 22) o stajalištu Danske, koji je priložen Ugovoru o Europskoj uniji i Ugovoru o

funkcioniranju Europske unije, dodijelile su nadležnosti Uniji. Unija je tu nadležnost izvršila donošenjem Uredbe Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima.“

3. Prilikom polaganja instrumenta o pristupanju, Unija daje sljedeću izjavu u vezi s člankom 17.a stavkom 3. Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, kako je izmijenjena člankom 11. Atenskog protokola:

„1. Sudske odluke o predmetima obuhvaćenima Atenskim protokolom iz 2002. Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koje donosi sud Kraljevine Belgije, Republike Bugarske, Češke Republike, Savezne Republike Njemačke, Republike Estonije, Irske, Helenske Republike, Kraljevine Španjolske, Francuske Republike, Talijanske Republike, Republike Cipra, Republike Latvije, Republike Litve, Velikog Vojvodstva Luksemburga, Mađarske, Malte, Kraljevine Nizozemske, Republike Austrije, Republike Poljske, Portugalske Republike, Rumunjske, Republike Slovenije, Slovačke Republike, Republike Finske, Kraljevine Švedske ili Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske, priznaju se i izvršavaju u državi članici Europske unije u skladu s odgovarajućim pravilima Europske unije o tom predmetu.“

2. Sudske odluke o predmetima obuhvaćenima Atenskim protokolom, koje donosi sud Kraljevine Danske, priznaju se i izvršavaju u državi članici Europske unije u skladu sa Sporazumom između Europske zajednice i Kraljevine Danske o nadležnosti, priznavanju i ovrsi odluka u građanskim i trgovačkim predmetima.

3. Sudske odluke o predmetima obuhvaćenima Atenskim protokolom kada ih donosi sud treće države

(a) za koju je obvezujuća Luganska konvencija o nadležnosti i ovrsi odluka u građanskim i trgovačkim predmetima od 30. listopada 2007., priznaju se i izvršavaju u državama članicama Europske unije u skladu s navedenom konvencijom;

(b) za koju je obvezujuća Luganska konvencija o nadležnosti i ovrsi odluka u građanskim i trgovačkim predmetima od 16. rujna 1988., priznaju se i izvršavaju u državama članicama Europske unije u skladu s navedenom konvencijom.“

(¹) SL L 131, 28.5.2009., str. 24.

4. Osoba ili osobe određene u skladu sa stavkom 1. ovog članka, pri polaganju isprave o pristupanju Unije Atenskom protokolu u vezi s njegovim člancima 10. i 11., stavljaju rezervu sadržanu u smjernicama IMO-a.

Članak 3.

Unija mora položiti svoje isprave o pristupanju Atenskom protokolu u vezi s njegovim člancima 10. i 11. do 31. prosinca 2011.

Članak 4.

Države članice poduzimaju potrebne mjere za polaganje isprava o ratifikaciji Atenskog protokola ili pristupanju tom protokolu u razumnom roku, a po mogućnosti do 31. prosinca 2011.

Sastavljeno u Bruxellesu 12. prosinca 2011.

Za Vijeće

Predsjednik

S. NOWAK

PRILOG

ČLANCI 10. I 11. PROTOKOLA IZ 2002. ATENSKE KONVENCIJE IZ 1974. O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM

Članak 10.

Članak 17. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

„Članak 17.

Sudbena nadležnost

1. Postupak koji proizlazi iz članaka 3. i 4. ove Konvencije, po izboru podnositelja zahtjeva, pokreće se pred jednim od dolje navedenih sudova, pod uvjetom da se sud nalazi u državi stranci ove Konvencije, te u skladu s domaćim zakonodavstvom svake države članice koja uređuje vlastitu mjesnu nadležnost unutar tih država članica s višestrukim sudovima:

- (a) sud države prebivališta ili glavnog sjedišta tuženika; ili
- (b) sud države polazišta ili države odredišta u skladu s ugovorom o prijevozu; ili
- (c) sud države boravišta ili prebivališta podnositelja odštetnog zahtjeva, ako tuženik ima sjedište u toj državi i podliježe nadležnosti te države; ili
- (d) sud države u kojoj je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženik ima sjedište u toj državi i podliježe nadležnosti te države.

2. Postupci u skladu s člankom 4.a ove Konvencije, po izboru podnositelja zahtjeva, pokreću se pred jednim od sudova na kojima se postupci mogu pokrenuti protiv prijevoznika ili prijevoznika izvršitelja u skladu sa stavkom 1.

3. Nakon dešavanja nezgode koja je prouzročila štetu, stranke se mogu dogovoriti da se odštetni zahtjev podnese bilo kojem sudu ili arbitraži.”

Članak 11.

Sljedeći tekst dodaje se kao članak 17.a Konvencije:

„Članak 17.a

Priznavanje i izvršenje

1. Svaka sudska odluka koju donosi sud s nadležnošću u skladu s člankom 17., koja je postala izvršna u državi podrijetla i više ne podliježe redovitim pravnim sredstvima, priznaje se u bilo kojoj državi stranci, osim

- (a) ako je sudska odluka dobivena prijevaram; ili
- (b) ako tuženik nije bio obaviješten u razumnom roku i nije dobio poštenu priliku da izloži slučaj.

2. Sudska odluka priznata u skladu sa stavkom 1. postaje izvršna u svakoj državi stranci čim se ispune formalnosti koje se zahtijevaju u toj državi. Formalnosti ne smiju omogućiti ponovno otvaranje ključnih činjenica.

3. Država stranka ovog Protokola može primijeniti druga pravila za priznavanje i izvršenje sudskih odluka, pod uvjetom da njihov učinak osigura priznavanje i izvršenje sudskih odluka najmanje u jednakom opsegu kao prema stavicima 1. i 2.”

32012R0090

L 31/1

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

3.2.2012.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 90/2012**od 2. veljače 2012.****o izmjeni Uredbe (EZ) br. 736/2006 o metodama rada Europske agencije za sigurnost zračnoga prometa prilikom obavljanja inspekcijskog nadzora u području standardizacije**

EUROPSKA KOMISIJA,

okolišem, te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija uključujući tehničke zahtjeve i upravne postupke da se osigura zadovoljavajuća provedba od strane nadležnih tijela država članica.

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 24. stavak 5.,

(4) Uredbom Komisije (EZ) br. 2042/2003 ⁽²⁾ utvrđuju se provedbena pravila za kontinuiranu plovidbenost zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja i za priznavanje organizacija i osoblja koje se bavi tim zadaćama te uključuju tehnički zahtjevi kao i upravni postupci da se osigura zadovoljavajuća provedba od strane nadležnih tijela država članica.

budući da:

(1) Uredbom Komisije (EZ) br. 736/2006 ⁽²⁾ utvrđuju se načini rada Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (dalje u tekstu: „Agencija”) pri obavljanju inspekcijskih nadzora u području standardizacije, u skladu s člankom 24. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 216/2008. Uredba (EZ) br. 736/2006 donesena je u vrijeme kad je područje primjene Uredbe (EZ) br. 1592/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾ bilo ograničeno na početnu i kontinuiranu plovidbenost.

(5) Uredbom Komisije (EU) No 805/2011 ⁽⁶⁾ utvrđuju se detaljna pravila za dozvole kontrolora zračnog prometa i određene certifikate te uključuju tehnički zahtjevi kao i upravni postupci da se osigura zadovoljavajuća provedba od strane nadležnih tijela država članica.

(2) Od tada je Uredba (EZ) br. 216/2008 zamijenila Uredbu (EZ) br. 1592/2002 i dvaput proširila njezino područje primjene, prvo da bi uključila posadu zrakoplova, operacije zrakoplova i drugo da bi uključila upravljanje zračnog prometa i usluge navigacijskih služba zračnog prometa (ATM/ANS) te sigurnost zračnih luka. Komisija je donijela više provedbenih propisa koji odgovaraju tim novim područjima nadležnosti.

(6) Uredbom Komisije (EU) No 1178/2011 ⁽⁷⁾ utvrđuju se tehnički zahtjevi i upravni postupci povezani s posadom zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu da se osigura zadovoljavajuća provedba od strane nadležnih tijela država članica.

(3) Uredbom Komisije (EZ) br. 1702/2003 ⁽⁴⁾ već su utvrđena provedbena pravila za certifikaciju zrakoplova i srodnih proizvoda, dijelova i uređaja u vezi s plovidbenosti i

(7) Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1034/2011 ⁽⁸⁾ utvrđuje upravne postupke za sigurnosni nadzor nad upravljanjem zračnog prometa i uslugama navigacijskih služba zračnog prometa da se osigura zadovoljavajuća provedba od strane nadležnih tijela država članica, zajedničkih zahtjeva za osiguranje usluga navigacijskih služba zračnog prometa utvrđenih Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 1035/2011 ⁽⁹⁾.

⁽¹⁾ SL L 79, 19.3.2008., str. 1.

⁽²⁾ SL L 129, 17.5.2006., str. 10.

⁽³⁾ SL L 240, 7.9.2002., str. 1.

⁽⁴⁾ SL L 243, 27.9.2003., str. 6.

⁽⁵⁾ SL L 315, 28.11.2003., str. 1.

⁽⁶⁾ SL L 206, 11.8.2011., str. 21.

⁽⁷⁾ SL L 311, 25.11.2011., str. 1.

⁽⁸⁾ SL L 271, 18.10.2011., str. 15.

⁽⁹⁾ SL L 271, 18.10.2011., str. 23.

- (8) Uredba Vijeća (EEZ) br. 3922/91 ⁽¹⁾, kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 859/2008 ⁽²⁾, utvrđuje zajedničke tehničke zahtjeve primjenjive na komercijalne prijevoze zrakoplovom i upravne postupke da se osigura zadovoljavajuća provedba od strane nadležnih tijela država članica, koji su primjenjivi sve dok važe provedbena pravila u području zračnih operacija.
- (9) Direktiva 2004/36/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾ o sigurnosti zrakoplova trećih zemalja koji koriste zračne luke Zajednice, kako je izmijenjena Direktivom Komisije 2008/49/EZ ⁽⁴⁾ utvrdila je postupke za pregled takvih zrakoplova na stajanci (SAFA) od strane država članica, koji su primjenjivi sve dok se primjenjuju provedbena pravila u području pregleda na stajanci.
- (10) Za praćenje primjene tih provedbenih pravila od strane nadležnih tijela država članica, potrebno je odmah proširiti područje primjene postojećih metoda rada Agencije za obavljanje inspekcijskog nadzora u području standardizacije na nova područja izdavanja licencija članovima posade, zračnih operacija, dozvola kontrolora zračnog prometa te osiguranja ATM/ANS-a.
- (11) Uredbu (EZ) br. 736/2006 treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (12) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog na temelju članka 65. Uredbe (EZ) br. 216/2008,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

U članku 3. Uredbe (EZ) br. 736/2006 stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. S ciljem osiguranja usklađenosti sa zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima u području početne i kontinuirane plovidbenosti, zračnih operacija, pregleda na stajanci, posada zrakoplova, kontrolora zračnog prometa te upravljanja zračnog prometa i usluga navigacijskih služba zračnog prometa, Agencija provodi inspekcijske nadzore nadležnih tijela država članica i o tom sastavlja izvješće.”

Članak 2.

Agencija najkasnije jedan mjesec od stupanja na snagu ove Uredbe izmjenjuje postupke rada u skladu s ovom Uredbom.

Članak 3.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg 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 2. veljače 2012.

Za Komisiju
Predsjednik
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SL L 373, 31.12.1991., str. 4.

⁽²⁾ SL L 254, 20.9.2008., str. 1.

⁽³⁾ SL L 143, 30.4.2004., str. 76.

⁽⁴⁾ SL L 109, 19.4.2008., str. 17.

22012A0306(01)

L 66/1

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

6.3.2012.

Izmjena Carinske konvencije o međunarodnom prijevozu robe uz primjenu karneta TIR (Konvencija TIR, 1975. ⁽¹⁾)

Prema obavijesti depozitaru UN-a C.N.659.2011.TREATIES — 3 sljedeće izmjene Konvencije TIR stupaju na snagu 1. siječnja 2012. za sve ugovorne stranke

Prilog 6., Napomena za pojašnjenje 9.I.1(a):
Briše se napomena za pojašnjenje

Prilog 9., dio I., naslov:
Na kraju naslova umeće se „I DA DJELUJE KAO JAMAC”

Prilog 9., dio I., podnaslov:
Na početku podnaslova briše se „Minimalni”

Prilog 9., dio I., stavak 1., prvi redak:
Na početku retka briše se „minimalni”

Prilog 9., dio I., stavak 1. točka (a):
Umjesto „osnovano udruženje koje zastupa interese prijevoznog sektora” treba stajati „udruženje osnovano u ugovornoj stranci u kojoj je odobrenje izdano”

Prilog 9., dio I., stavak 1. točka (b):
Umjesto „mu” treba stajati „udruženju”

Prilog 9., dio I., stavak 1. točka (c):
Stavak se briše

Prilog 9., dio I., stavak 1. točke (d) i (e):
Stavak 1. točke (d) i (e) prenumeriraju se u stavak 1. točke (c) i (d)

Prilog 9., dio I., novi stavak 1. točka (d):
Postojeći tekst zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Zaključenje pisanog sporazuma ili nekog drugog pravnog instrumenta između udruženja i nadležnih tijela ugovorne stranke u kojoj ono ima poslovni nastan, uključujući izjavu udruženja da prihvaća sve svoje zadaće kako je utvrđeno u stavku 3. ovog članka.”

Prilog 9., dio I., novi stavak 1. točka (d):
Nakon novoga stavka 1. točke (d) umeće se novi stavak 2., koji glasi:

„2. Ovjerena kopija pisanog sporazuma ili nekog drugog pravnog instrumenta iz stavka 1. točke (d) zajedno s ovjerenim prijevodom, prema potrebi, na engleski, francuski ili ruski jezik, polaže se kod Izvršnog odbora TIR-a. O svim izmjenama odmah se obavješćuje Izvršni odbor TIR-a.”

⁽¹⁾ Pročišćeni tekst objavljen Odlukom Vijeća 2009/477/EZ (SL L 165, 26.6.2009., str. 1.).

Prilog 9., dio I., stavak 1. točka (f):

Postojeći tekst stavka 1. točke (f) zamjenjuje se novim stavcima 3. i 4. koji glase:

- „3. Zadaće udruženja su:
- i. ispunjavati obveze navedene u članku 8. Konvencije;
 - ii. prihvatiti najviši iznos po karnetu TIR koji je odredila ugovorna stranka i koji se može zatražiti od udruženja u skladu s člankom 8. stavkom 3. Konvencije;
 - iii. stalno provjeravati, a posebno prije ulaganja zahtjeva za ovlaštenje za pristup osoba postupku TIR, ispunjavaju li te osobe minimalne uvjete i zahtjeve kako je navedeno u dijelu II. ovog Priloga;
 - iv. osigurati jamstva za sve obveze koje nastanu u zemlji u kojoj udruženje ima poslovni nastan, u vezi s poslovanjem na temelju karneta TIR koje ono izdaje, ili koje izdaju strane udruge pridružene istoj međunarodnoj organizaciji u koju je i sama učlanjena;
 - v. pokriti svoje obveze u skladu sa zahtjevima nadležnih tijela ugovornih stranaka u kojima ima poslovni nastan, osiguravajućim društvima, skupinama osiguravatelja ili financijskom institucijom. Ugovor o osiguranju ili ugovor o financijskom jamstvu pokriva u potpunosti obveze udruženja nastale u vezi s poslovanjem na temelju karneta TIR koje je izdalo to udruženje ili koje su izdale strane udruge pridružene istoj međunarodnoj organizaciji u koju je i sama učlanjena.
- Otkazni rok za prestanak ugovora o osiguranju ili o financijskom jamstvu ne smije biti kraći od otkaznog roka za prestanak važenja pisanog sporazuma ili drugog pravnog instrumenta iz stavka 1. točke (d). Ovjerena preslika ugovora o osiguranju ili o financijskom jamstvu, kao i sve njihove izmjene polažu se pri Izvršnom odboru TIR-a, uključujući, prema potrebi, i ovjereni prijevod na engleski, francuski ili ruski jezik;
- vi. dostaviti Izvršnom odboru TIR-a svake godine 1. ožujka cijenu svake vrste karneta TIR koje izdaje;
 - vii. dopustiti nadležnim tijelima provjeru svih evidencija i poslovnih knjiga koje se vode u vezi s upravljanjem postupka TIR;
 - viii. prihvatiti postupak za učinkovito rješavanje sporova koji nastanu zbog nepravilnog ili nepropisnog korištenja karneta TIR, kad god je to moguće bez sudskih postupaka;
 - ix. strogo se pridržavati odluka nadležnih tijela ugovorne stranke u kojoj ima poslovni nastan, o opozivu ili povlačenju odobrenja u skladu s člankom 6. Konvencije i dijelom II. ovog Priloga ili o isključivanju osoba u skladu s člankom 38. Konvencije;
 - x. suglasiti se da će savjesno provoditi odluke koje su usvojili Upravni odbor i Izvršni odbor TIR-a, u onoj mjeri u kojoj su te odluke prihvatila nadležna tijela ugovorne stranke u kojoj udruženje ima poslovni nastan.
4. Kada se od udruženja jamca, u skladu s postupkom iz članka 11., zahtijeva da plati iznose iz članka 8. stavaka 1. i 2., ono, u skladu s pisanim sporazumom iz napomene za pojašnjenje 0.6.2 a-1 uz članak 6. stavak 2. a, obavješuje međunarodnu organizaciju o primitku zahtjeva.”

Prilog 9., dio I., stavci 2., 3. i 4.:

Postojeći stavci 2., 3. i 4. prenumeriraju se u stavke 5., 6. i 7.

Prilog 9., dio I., novi stavak 5.:

Postojeći tekst zamjenjuje se sljedećim:

- „5. Ugovorna stranka u kojoj udruženje ima poslovni nastan opoziva odobrenje za izdavanje karneta TIR i za djelovanje u ulozi jamca u slučaju neispunjavanja navedenih uvjeta i zahtjeva. Ako ugovorna stranka odluči opozvati odobrenje, odluka ima učinak najranije tri (3) mjeseca nakon datuma opoziva.”

Prilog 9., dio I., novi stavak 6.:
Za hrvatski tekst izmjena nije važna.

Prilog 9., dio I., novi stavak 7.:
Ispred riječi „uvjeti” briše se riječ „minimalni”.

32012D0243(01)

L 121/16

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

8.5.2012.

ODLUKA VIJEĆA**od 8. ožujka 2012.****o sklapanju Memoranduma o suradnji između Europske unije i Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva koji osigurava okvir za jačanje suradnje te o postupovnim uređenjima u vezi s njim**

(2012/243/EU)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2., u vezi s člankom 218. stavkom 6. točkom (a), člankom 218. stavkom 7., člankom 218. stavkom 8. prvim podstavkom,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir suglasnost Europskog parlamenta,

budući da:

(1) Komisija je, u skladu s mandatom koji je Vijeće usvojilo 17. prosinca 2009., pregovorima usvojila Memorandum o suradnji između Europske unije i Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva koji osigurava okvir za jačanje suradnje („Memorandum o suradnji”).

(2) Memorandum o suradnji potpisan je u ime Unije 4. svibnja 2011. i od tog se datuma privremeno primjenjuje, podložno njegovu mogućem kasnijem sklapanju.

(3) Memorandum o suradnji u ime Unije treba sklopiti.

(4) Potrebno je utvrditi postupovne dogovore za sudjelovanje Unije u Zajedničkom odboru koji je osnovan na temelju Memoranduma o suradnji, za rješavanje sporova, donošenje dodatnih Priloga, kao i za izmjene Priloga Memorandumu,

Članak 1.

Memorandum o suradnji između Europske unije i Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva koji osigurava okvir za jačanje suradnje odobrava se u ime Unije ⁽¹⁾.

Članak 2.

Predsjednik Vijeća ovlašten je za imenovanje osobe ili osoba ovlaštenih da provede obavješćivanje predviđeno člankom 9.2 Memoranduma o suradnji.

Članak 3.

Vijeće određuje stajalište koje u Zajedničkom odboru uspostavljenom u skladu sa stavkom 7.1 Memoranduma o suradnji („Zajednički odbor”) zauzima Unija u vezi s donošenjem novih Priloga Memorandumu i izmjena Memoranduma kako je navedeno u stavku 7.3 točki (c) Memoranduma.

Članak 4.

1. Komisija nakon savjetovanja s Posebnim odborom, koji imenuje Vijeće, i uzimajući pritom u obzir u cijelosti njegovo mišljenje, određuje stajalište koje u Zajedničkom odboru zauzima Unija, uključujući odluke iz stavka 7.3 točaka (a), (b) i (c) Memoranduma o suradnji u vezi s načinima postupanja i odlukama iz stavka 7.3 točaka (d) i (e) Memoranduma o suradnji.

2. Nakon savjetovanja s Posebnim odborom iz stavka 1. Komisija može poduzeti bilo kakve odgovarajuće mjere na temelju članka 4. i 5. Memoranduma o suradnji.

3. Uniju u Zajedničkom odboru zastupa Komisija kojoj pomažu predstavnici država članica.

⁽¹⁾ Memorandum o suradnji objavljen je u SL L 232, 9.9.2011., str. 2. zajedno s odlukom o potpisivanju.

4. Komisija zastupa Uniju u savjetovanjima iz članka 8. Memoranduma o suradnji.

Članak 5.

Ova Odluka stupa na snagu na dan donošenja.

Sastavljeno u Bruxellesu 8. ožujka 2012.

Za Vijeće

Predsjednik

M. BØDSKOV

32012R0494

L 151/22

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

12.6.2012.

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 494/2012**od 11. lipnja 2012.****o izmjeni Uredbe (EZ) br. 593/2007 o pristojbama i naknadama koje ubire Europska agencija za sigurnost zračnog prometa****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 64. stavak 1.,

nakon savjetovanja s Upravnim odborom Europske agencije za sigurnost zračnog prometa,

budući da:

- (1) Uredbom (EZ) br. 216/2008 prošireno je područje primjene aktivnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (dalje u tekstu: „Agencija”); stoga Agencija mora izdavati certifikate, odobrenja, licencije ili druge dokumente koji se izdaju kao rezultat certifikacije u skladu s proširenim područjem primjene.
- (2) Uredba Komisije (EZ) br. 593/2007 od 31. svibnja 2007. o pristojbama i naknadama koje ubire Europska agencija za sigurnost zračnog prometa ⁽²⁾ ne dopušta ubiranje pristojbi i naknada za certificiranja iz članka 5. stavka 5. točke (e) i članka 21., 22., 22.a, 22.b i 23. Uredbe (EZ) br. 216/2008, osim onih koje su navedene u Uredbama Komisije (EZ) br. 1702/2003 od 24. rujna 2003. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ⁽³⁾ i (EZ) br. 2042/2003 od 20. studenoga 2003. o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove ⁽⁴⁾.
- (3) Pristojbe i naknade iz ove Uredbe moraju biti utvrđene na transparentan, pravičan i jedinstven način te odražavati stvarne troškove svake pojedine usluge kako je određeno u članku 64. stavku 4. točki (b) Uredbe (EZ) br. 216/2008. Potrebno je osigurati ravnotežu između ukupnih troškova Agencije pri certificiranju i ukupnog prihoda koji Agencija ubire od pristojbi i naknada.

- (4) Zemljopisni položaj poduzetnika na državnom području države članice ne bi trebao biti faktor diskriminacije pri utvrđivanju naknada.
- (5) Podnositelj zahtjeva mora imati mogućnost da zatraži financijsku procjenu predviđenog iznosa koji za pruženu uslugu treba platiti. Kriteriji za određivanje iznosa koji treba platiti moraju biti jasni, jedinstveni i javni. Kad taj iznos nije moguće unaprijed točno odrediti, Agencija mora utvrditi transparentna načela za ocjenu iznosa koji se mora platiti tijekom pružanja usluge.
- (6) Potrebno je odrediti rokove za plaćanje pristojbi i naknada koje se obračunavaju u skladu s ovom Uredbom. U slučaju neplaćanja potrebno je utvrditi odgovarajuća pravna sredstva, na primjer zaustavljanje postupaka povezanih s podnošenjem zahtjeva, poništenje povezanih odobrenja, prestanak pružanja bilo kakvih usluga istom podnositelju zahtjeva i naplata neplaćenih iznosa raspoloživim sredstvima.
- (7) Pristojbe za žalbe protiv odluka Agencije moraju se u cijelosti platiti prije nego što se žalba proglaših prihvatljivom.
- (8) Zainteresirane stranke moraju se savjetovati prije svake izmjene naknada. Osim toga, Agencija mora zainteresirane strane redovito informirati kako i na kojoj osnovi se naknade izračunavaju kako bi zainteresiranim stranama omogućila uvid u troškove Agencije, a gospodarskoj grani osigurala odgovarajući financijski uvid i mogućnost predviđanja troškova naknade koju će morati platiti. Stoga bi trebalo biti moguće godišnje raditi reviziju razina naknada na temelju financijskih rezultata i prognoza Agencije.
- (9) Uredbu (EZ) br. 593/2007 treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (10) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog na temelju članka 65. Uredbe (EZ) br. 216/2008,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 593/2007 mijenja se kako slijedi:

⁽¹⁾ SL L 79, 19.3.2008., str. 1.⁽²⁾ SL L 140, 1.6.2007., str. 3.⁽³⁾ SL L 243, 27.9.2003., str. 6.⁽⁴⁾ SL L 315, 28.11.2003., str. 1.

1. U članku 1. drugi se stavak zamjenjuje sljedećim:

„Prvenstveno određuje u kojim se slučajevima pristojbe i naknade iz članka 64. stavka 4. Uredbe (EZ) br. 216/2008 moraju plaćati, iznose tih pristojbi i naknada te način njihova plaćanja.”

2. U članku 2. točke (a) do (d) zamjenjuju se sljedećim:

„(a) „pristojbe” znači iznosi koje ubire Agencija i koje podnositelji zahtjeva plaćaju za certificiranje;

(b) „naknade” znači iznosi koje ubire Agencija i koje podnositelji zahtjeva plaćaju za druge usluge koje nisu certificiranja koje pruža Agencija, uključujući opskrbu robom;

(c) „certificiranja” znači sve aktivnosti koje neposredno ili posredno obavlja Agencija za potrebe izdavanja, očuvanja ili izmjene certifikata u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njenim provedbenim pravilima;

(d) „podnositelj zahtjeva” znači svaka fizička ili pravna osoba koja zatraži certificiranje ili uslugu koju osigurava Agencija;”

3. U članku 4. dodaju se drugi i treći stavak:

„Pri primjeni budućih uredaba Agencija može ubirati pristojbe u skladu s dijelom II. Priloga za certificiranja, osim postupaka iz dijela I. Priloga.

Sve promjene organizacije o kojima se izvjesti Agencija i koje utječu na njezino odobrenje mogu utjecati na ponovni izračun pristojbe za nadzor, koja će se primjenjivati od sljedećeg ciklusa pristojbe.”

4. Članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 8.

1. Podnositelj zahtjeva pristojbu plaća u eurima. Uvjeti plaćanja podnositeljima zahtjeva su dostupni na mrežnoj stranici Agencije. Podnositelj zahtjeva pristojbu plaća u cijelosti, što uključuje i moguće bankovne naknade povezane s plaćanjem prije izdavanja, očuvanja ili izmjene certifikata, osim ako Agencija nakon uzimanja u obzir financijskog rizika odluči drukčije. Pristojba se plaćaju u roku 30 kalendarskih dana od datuma kad Agencija obavijesti podnositelja zahtjeva. Zahtjev se može poništiti ili se certifikat može privremeno ukinuti ili opozvati, ako dospjele pristojbe nisu primljene do isteka roka ili nakon što je Agencija poslala službeno upozorenje.

2. Agencija može pristojbu obračunati u jednom obroku nakon zaprimanja zahtjeva ili na početku godišnjeg ili nadzornog razdoblja.

3. Za sva certificiranja za koje treba plaćati pristojbe izračunane prema satnici, Agencija može na zahtjev podnositelju zahtjeva dati procjenu. Agencija procjenu izmjenjuje ako se pokaže da je postupak jednostavniji ili brži nego što je prethodno predviđeno ili, u suprotnom, ako je postupak složeniji i dulji nego što je to Agencija mogla razumno predvidjeti.

4. Ako, nakon provjere zahtjeva, Agencija odluči da taj zahtjev neće prihvatiti, sve prethodno uplaćene pristojbe vraćaju se podnositelju zahtjeva, osim iznosa namijenjenog administrativnim troškovima za obradu zahtjeva. Iznos je jednak dvostrukoj pristojbi prema satnici iz dijela II. Priloga. Kad Agencija ima dokaz da je financijska sposobnost podnositelja zahtjeva ugrožena, ona zahtjev može odbiti, osim ako podnositelj zahtjeva dostavi jamstvo banke ili osigurani polog. Agencija također može odbiti zahtjev kad podnositelj zahtjeva ne ispuni svoje novčane obveze certificiranja ili usluga koje je pružila Agencija, osim ako podnositelj zahtjeva plati nepodmirene iznose koje duguje za certificiranje ili pružene usluge.

5. Ako Agencija mora prekinuti certificiranje zbog nedovoljnih sredstava podnositelja zahtjeva ili ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava važeće zahtjeve ili ako odluči povući svoj zahtjev ili odgoditi projekt, ostatak pristojbe koju duguje i koji je izračunan prema satnici za tekuće razdoblje od 12 mjeseci, no ne prelazi važeću paušalnu pristojbu, plaća se u cijelosti kad Agencija prekine s radom, zajedno s drugim iznosima koji tada dopijevaju. Odgovarajući broj sati obračunava se prema satnici stavke iz dijela II. Priloga. Kad na zahtjev podnositelja zahtjeva Agencija ponovno započne certificiranje koje je prethodno prekinuto, taj se postupak obračunava kao novi projekt.

6. Ako nositelj certifikata odustane od odgovarajućeg certifikata ili Agencija certifikat opozove, ostatak dugovane pristojbe izračunan prema satnici, ali koji ne prelazi važeću paušalnu pristojbu, plaća se u cijelosti odmah nakon oduzimanja ili opoziva, zajedno s drugim dospjelim iznosima. Odgovarajući broj sati obračunava se prema pristojbi na osnovu satnice iz dijela II. Priloga.

7. Ako Agencija privremeno ukine certifikat zbog neplaćanja godišnje pristojbe ili pristojbe za nadzor ili ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava važeće zahtjeve, odgovarajuća razdoblja postupaka se nastavljaju.”

5. U članku 10. briše se stavak 2.

6. U članku 11. drugi i treći stavak zamjenjuju se sljedećim:

„Naknade se ubiru za obradu žalbe podnesene u skladu s člankom 44. Uredbe (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (*). Iznosi naknada navedeni su u dijelu IV. Priloga. Kad je podnositelj žalbe pravna osoba, Agenciji se mora podnijeti

potpisan certifikat od strane ovlaštene službene osobe organizacije u pitanju, u kojem se navodi financijski promet podnositelja žalbe. Certifikat se podnosi skupa s obavijesti o žalbi. Naknade za žalbu plaćaju se u roku 60 kalendarskih dana od datuma na koji je žalba uložena u Agenciji u skladu s postupkom koji je utvrdila Agencija. Ako se plaćanje ne izvrši u roku, Odbor za žalbe odbija žalbu. Ako sud odluči u korist podnositelja žalbe, Agencija odmah vraća uplaćene naknade za žalbu.

Procjena iznosa naknada može se na zahtjev pripočeti podnositelju žalbe prije pružene usluge. Agencija procjenu izmjenjuje ako se pokaže da je postupak jednostavniji ili brži nego što je prethodno predviđeno ili, u suprotnom, ako je postupak složeniji i dulji nego što je to Agencija mogla razumno predvidjeti.

(*) SL L 79, 19.3.2008., str. 1.”

7. U članku 14. dodaje se sljedeći stavak 3.:

„3. Prilog ovoj Uredbi periodički se pregledava kako bi se osiguralo da važne informacije povezane s temeljnim pretpostavkama za očekivane prihode i izdatke Agencije uzmu u obzir u iznosima pristojba i naknada koje ubire Agencija. Ova Uredba i njezin Prilog, kad je to potrebno, mogu se revidirati najkasnije pet godina nakon stupanja na snagu.”

8. Prilog se mijenja kako je utvrđeno u Prilogu ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. travnja 2012.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 11. lipnja 2012.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

PRILOG

Prilog Uredbi (EZ) br. 593/2007 mijenja se kako slijedi:

1. U dijelu II. točka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Satnica s obzirom na određene zadatke (*):

Dokazivanje sposobnosti projektiranja putem alternativnih postupaka	Stvarni broj sati
Proizvodnja bez odobrenja proizvodne organizacije	Stvarni broj sati
Alternativne metode usklađivanja s odobrenim projektom (AD)	Stvarni broj sati
Potpora ovjeri (prihvatanje EASA certifikata od stranih nadležnih vlasti)	Stvarni broj sati
Tehnička pomoć koju traže strane nadležne vlasti	Stvarni broj sati
Prihvatanje izvještaja Odbora za pregled održavanja od strane EASA-a	Stvarni broj sati
Prijenos certifikata	Stvarni broj sati
Certifikat odobrene organizacije za osposobljavanje	Stvarni broj sati
Certifikat medicinskog centra za zrakoplovno osoblje	Stvarni broj sati
Certifikat organizacije ATM-ANS	Stvarni broj sati
Certifikat organizacije za osposobljavanje kontrolora leta	Stvarni broj sati
Operativni podaci povezani s certifikatom tipa, promjenama certifikata tipa i dodatnim certifikatom tipa(**)	Stvarni broj sati
Certifikat o prikladnosti simulacijskog uređaja za obuku	Stvarni broj sati
Odobrenje uvjeta letenja za dozvolu za letenje	3 sata
Administrativno ponovno izdavanje dokumenata	1 sat
Potvrda o plovidbenosti za izvoz (E-CoA) za CS 25 zrakoplov	6 sati
Potvrda o plovidbenosti za izvoz (E-CoA) za druge zrakoplove	2 sata
(**)	

(*) Ovaj popis postupaka je nepotpun. Ako postupak nije uključen u ovaj dio, to ne znači da Europska agencija za sigurnost zračnog prometa ne smije taj postupak obavljati.

(**) Vidjeti članke 5. i 20. Uredbe (EZ) br. 216/2008 i Uredbu (EZ) br. 1702/2003 i njezine promjene.”

2. Dio IV. zamjenjuje se sljedećim:

„DIO IV.
Naknade za žalbe

Za sve zahtjeve za žalbu potrebno je platiti utvrđenu naknadu prikazanu u tablici, pomnoženo s koeficijentom navedenim u odgovarajućoj kategoriji naknade za osobu ili organizaciju u pitanju.

Žalba se smatra prihvatljivom samo ako je uplaćena naknada za žalbu.

Utvrđena naknada	10 000 EUR
Kategorija naknada za fizičke osobe	Koeficijent utvrđene naknade
	0,1
Kategorija naknada za organizacije, u skladu s utrškom podnositelja žalbe u eurima	Koeficijent utvrđene naknade
manje od 100 001	0,25
između 100 001 i 1 200 000	0,5
između 1 200 001 i 2 500 000	0,75
između 2 500 001 i 5 000 000	1
između 5 000 001 i 50 000 000	2,5
između 50 000 001 i 500 000 000	5
između 500 000 001 i 1 000 000 000	7,5
iznad 1 000 000 000	10"

32012R0593

L 176/38

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

6.7.2012.

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 593/2012**od 5. srpnja 2012.****o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2042/2003 o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 5. stavak 5.,

budući da:

- (1) Održavajući visoku jedinstvenu razinu sigurnosti zračnog prometa u Europi, Uredba Komisije (EZ) br. 1702/2003 od 24. rujna 2003. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ⁽²⁾ bila je izmijenjena, kako bi se na jednostavne zrakoplove na motorni pogon, rekreacijske zrakoplove i s njima povezane proizvode, dijelove i uređaje primijenile mjere koje su razmjerne njihovom jednostavnom projektu i vrsti operacije.
- (2) Uredbu Komisije (EZ) br. 2042/2003 od 20. studenoga 2003. o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove ⁽³⁾ trebalo bi izmijeniti kako bi ostala usklađena s promjenama uvedenim u uredbu (EZ) br. 1702/2003, posebno što se tiče nove definicije ELA 1 zrakoplova i mogućnosti prihvaćanja nekih dijelova, koji nisu bitni za sigurnost, za ugradnju bez obrasca EASA 1.
- (3) Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (dalje u tekstu: „Agencija”) pripremila je nacrt provedbenih pravila te ih je u skladu s člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008 dostavila Komisiji kao svoje mišljenje br. 01/2011 „Postupak za ELA-ove i standardne promjene i popravci”.

- (4) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora uspostavljenog člankom 65. Uredbe (EZ) br. 216/2008,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 2042/2003 mijenja se kako slijedi:

1. U članku 2., točka (k) zamjenjuje se sljedećim:

- „(k) „zrakoplov ELA 1” znači sljedeći europski laki zrakoplov s posadom:
- i. zrakoplov s najvećom uzletnom masom (MTOM) 1 200 kg ili manje, koji nije razvrstan kao složeni motorni zrakoplov;
 - ii. jedrilica ili jedrilica s pomoćnim motorom čiji je MTOM 1 200 kg ili manje;
 - iii. balon s najvećim projektiranim volumenom uzgonskog plina ili toplog zraka koji nije veći od 3 400 m³ za toplorazračne balone, 1 050 m³ za plinske balone i 300 m³ za sputane plinske balone;
 - iv. zračni brod projektiran za najviše četiri osobe s najvećim projektiranim volumenom uzgonskog plina ili toplog zraka koji nije veći od 3 400 m³ za toplozračni zračni brod i 1 000 m³ za plinski zračni brod.”

2. Prilog I. (dio-M) i Prilog II. (dio-145) mijenjaju se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.

⁽¹⁾ SL L 79, 19.3.2008., str. 1.

⁽²⁾ SL L 243, 27.9.2003., str. 6.

⁽³⁾ SL L 315, 28.11.2003., str. 1.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 5. srpnja 2012.

Za Komisiju
Predsjednik
José Manuel BARROSO

PRILOG

1. Prilog I. (dio-M) Uredbi (EZ) br. 2042/2003 mijenja se kako slijedi:

(a) u točki M.A. 302, stavak (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) U programu održavanja zrakoplova mora se uspostaviti sukladnost s:

- i. uputama koje izdaje nadležno tijelo;
- ii. uputama za kontinuiranu plovidbenost:
 - koje izdaju nositelji potvrde za tip, ograničenih potvrda za tip, dodatnih potvrda za tip, odobrenja projekta velikog popravka, odobrenja ETSO ili bilo kojeg drugog relevantnog odobrenja izdanog u skladu s Uredbom (EZ) br. 1702/2003 i njezinim Prilogom (dio-21.), i
 - koje su uključene u certifikacijske specifikacije iz točke 21A.90B ili 21A.431B Priloga (dio-21.) Uredbi (EZ) br. 1702/2003, ako je to primjenjivo;
- iii. dodatnim ili alternativnim uputama koje predlaže vlasnik ili organizacija za vođenje kontinuirane plovidbenosti, kada je potvrđena u skladu s točkom M.A.302, osim što se tiče razdoblja za zadaće povezane sa sigurnošću iz stavka (e), koja se mogu povećati, pod uvjetom da se provodi dovoljno revizija u skladu sa stavkom (g) i samo ako podliježu izravnom odobrenju u skladu s točkom M.A.302(b).“;

(b) točka M.A. 304 zamjenjuje se sljedećim:

„M.A.304. Podaci za preinake i popravke

Oštećenja se procjenjuju, a preinake i popravci izvode upotrebom, prema potrebi:

- (a) podataka koje je odobrila Agencija; ili
- (b) podataka koje je odobrila organizacija za projektiranje iz dijela-21.; ili
- (c) podataka sadržanih u certifikacijskim specifikacijama iz točaka 21A.90B do 21A.431B Priloga (dio-21.) Uredbi (EZ) br. 1702/2003.“;

(c) točka M.A.502 mijenja se kako slijedi:

i. stavak (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Osim za sastavne dijelove iz točke 21A.307(c) Priloga (dio-21.) Uredbi (EZ) br. 1702/2003, održavanje komponenata obavljaju organizacije za održavanje, odgovarajuće odobrene u skladu s ovim odjeljkom A, poddijelom F ovog Priloga (dio M) ili s Prilogom II. (dio-145).“;

ii. dodaje se novi stavak (e):

„(e) Održavanje komponenata iz točke 21A.307(c) Priloga (dio-21.) Uredbi (EZ) br. 1702/2003 obavlja organizacija za održavanje A klase koja je odobrena u skladu s odjeljkom A poddijelom F ovog Priloga (dio-M) ili u skladu s Prilogom II (dio-145), osoblje koje izdaje potvrde iz točke M.A.801(b)2 ili pilot-vlasnik iz točke M.A.801(b)3 dok je takav sastavni dio ugrađen u zrakoplov ili privremeno izvađena kako bi joj se lakše pristupilo. Održavanje sastavnog dijela koje se izvodi u skladu s ovim stavkom ne ispunjava uvjete za izdavanje obrasca EASA 1 nego podliježe zahtjevima u vezi s vraćanjem zrakoplova u upotrebu predviđenim u točki M.A.801.“;

(d) u točki M.A.613, stavak (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Po završetku sveg potrebnog održavanja sastavnog dijela u skladu s ovim poddijelom, izdaje se potvrda za vraćanje sastavnog dijela u upotrebu u skladu s točkom M.A.802. Izdaje se obrazac EASA 1 osim za one sastavne dijelove koji se održavaju u skladu s točkama M.A.502(b), M.A.502(d) ili M.A.502(e) i sastavne dijelove proizvedene u skladu s točkom M.A.603(c).“;

(e) u točki M.A.614, stavak (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Odobrena organizacija za održavanje dostavlja vlasniku zrakoplova primjerak svake potvrde o vraćanju u upotrebu, zajedno s primjerkom bilo kojih specifičnih podataka o popravku/preinaci koji su se koristili za obavljene popravka/preinake.“;

(f) u točki M.A.710, stavak (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Kako bi se ispunio zahtjev za provjeru plovidbenosti zrakoplova iz točke M.A.901., odobrena organizacija za vođenje kontinuirane plovidbenosti provodi potpunu dokumentiranu provjeru evidencije zrakoplova kako bi se uvjerila da:

1. je ukupan broj sati leta i s njima povezanih ciklusa zrakoplova propisno evidentiran za konstrukcije zrakoplova, motora i elise zrakoplova; i
2. je letački priručnik primjenjiv na konfiguraciju zrakoplova i da odražava status pri posljednjoj reviziji; i
3. je cjelokupno održavanje koje se treba izvršiti na zrakoplovu prema odobrenom programu održavanja provedeno, te;
4. da su svi poznati kvarovi otklonjeni ili, prema potrebi, preneseni dalje pod nadzorom; i
5. da su sve važeće naredbe o plovidbenosti primijenjene i pravilno evidentirane, te;
6. da su sve preinake i popravci obavljani na zrakoplovu evidentirani te da su u skladu s Prilogom (dio-21.) Uredbi (EZ) br. 1702/2003; i
7. da su svi sastavni dijelovi s ograničenim vijekom trajanja ugrađeni na zrakoplov ispravno označeni, evidentirani i da nisu prekoračili svoje odobreno ograničenje vijeka trajanja, te;
8. je cjelokupno održavanje vraćeno u upotrebu u skladu s Prilogom (dio-M); i
9. aktualna izjava o masi i balansu odražava konfiguraciju zrakoplova i da je valjana; te
10. je zrakoplov u skladu s najnovijom revizijom projekta svog tipa, koji je odobrila Agencija; i
11. da zrakoplov, ako se to zahtijeva, ima potvrdu o buci koja odgovara trenutačnoj konfiguraciji zrakoplova u skladu s poddijelom I Priloga (dio-21.) Uredbi (EZ) br. 1702/2003.“;

(g) u dijelu M.A.802, stavak (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Odobrena potvrda o vraćanju u upotrebu, označena kao obrazac EASA 1, predstavlja potvrdu o vraćanju sastavnog dijela zrakoplova u upotrebu, osim kada je takvo održavanje sastavnog dijela zrakoplova obavljeno u skladu s točkom M.A.502(b), točkom M.A.502(d) ili točkom M.A.502(e), u kojem slučaju održavanje podliježe postupku vraćanja zrakoplova u upotrebu u skladu s točkom M.A.801.“;

(h) u točki M.A.902, stavak (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Zrakoplov ne smije letjeti ako je svjedodžba o plovidbenosti nevaljana ili ako:

1. kontinuirana plovidbenost zrakoplova ili bilo kojeg sastavnog dijela ugrađenog u zrakoplov ne zadovoljava zahtjeve ovog dijela; ili
2. zrakoplov ne ostane sukladan s dizajnom tipa koji je odobrila Agencija; ili
3. se zrakoplov koristio izvan ograničenja odobrenog letačkog priručnika ili svjedodžbe o plovidbenosti, bez poduzimanja odgovarajućeg postupka; ili
4. je zrakoplov sudjelovao u nesreći ili događaju ugrožavanja sigurnosti letenja koji utječu na plovidbenost zrakoplova, bez naknadnog odgovarajućeg postupka za ponovno uspostavljanje plovidbenosti; ili
5. preinaka ili popravak nisu u skladu s Prilogom (dio-21.) Uredbi (EZ) br. 1702/2003.“;

i. u točki (b) (zadaće) Dodatka VIII. Prilogu I. (dio-M), stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. naveden u Dodatku VII. ili je to posao održavanja sastavnog dijela u skladu s točkama M.A.502(a), (b), (c) ili (d).“;

2. Prilog II. (dio-145) Uredbi (EZ) br. 2402/2003 mijenja se kako slijedi:

(a) točka 145.A.42 mijenja se kako slijedi:

i. stavak (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Svi sastavni dijelovi klasificiraju se i razvrstavaju u sljedeće kategorije:

1. Sastavni dijelovi koji su u zadovoljavajućem stanju, vraćeni u upotrebu na obrascu EASA 1 ili istovrijednom i označeni u skladu s poddijelom Q Priloga (dio-21.) Uredbi (EZ) br. 1702/2003.

2. Neupotrebljivi sastavni dijelovi koji se održavaju u skladu s ovim dijelom.
 3. Neobnovljivi sastavni dijelovi koji su razvrstani u skladu s točkom 145.A.42(d).
 4. Standardni dijelovi koji se koriste na zrakoplovu, motoru, elisi ili drugom sastavnom dijelu zrakoplova kada su navedeni u ilustriranom katalogu dijelova proizvođača i/ili podacima za održavanje.
 5. Materijal, koji je sirovina i potrošna roba, a koristi se tijekom održavanja kad se organizacija uvjerala da taj materijal zadovoljava traženu specifikaciju i ima odgovarajuću sljedivost. Sav materijal treba biti popraćen dokumentacijom koja se jasno odnosi na određeni materijal i u skladu je s izjavom o specifikaciji kao i oba izvora, proizvođača i dobavljača.
 6. Sastavni dijelovi iz točke 21A.307(c) Priloga (dio-21.) Uredbi (EZ) br. 1702/2003.”;
- ii. dodaje se novi stavak (e):
- „(e) Sastavni dijelovi iz točke 21A.307(c) Priloga (dio-21.) Uredbi (EZ) br. 1702/2003 ugrađuju se samo ako ih vlasnik zrakoplova smatra pogodnim za ugradnju u svoj zrakoplov.”;
- (b) u točki 145.A.50, stavak (d) zamjenjuje se sljedećim:
- „(d) Potvrda o vraćanju u uporabu izdaje se po okončanju svakog održavanja na sastavnom dijelu dok je uklonjen sa zrakoplova. Odobrena potvrda o vraćanju u upotrebu, „obrazac EASA 1” iz Dodatka II. Prilogu I. (dio-M), predstavlja potvrdu o vraćanju u upotrebu, osim ako je u točki M.A.502(b) ili M.A.502(e) navedeno drukčije. Kad neka organizacija održava sastavni dio za vlastitu uporabu, obrazac EASA 1 možda i nije potreban, ovisno o internim postupcima organizacije za vraćanje u uporabu utvrđenima u priručniku.”;
- (c) u točki 145.A.55, stavak (b) zamjenjuje se sljedećim:
- „(b) Organizacija dostavlja operatoru zrakoplova primjerak svake potvrde o vraćanju u upotrebu, zajedno s primjerkom bilo kojih specifičnih podataka o popravku/preinaci koji su se koristili za obavljene popravka/preinake.”;
- (d) u točki 145.A.65, stavak (b) zamjenjuje se sljedećim:
- „(b) Organizacija utvrđuje postupke dogovorene s nadležnim tijelom uzimajući u obzir ljudski čimbenik i radne učinke osoblja kako bi osigurala dobru praksu održavanja i sukladnost s ovim dijelom, što uključuje i jasni radni nalog ili ugovor po kojima je moguće zrakoplov i sastavne dijelove vratiti uporabu u skladu s 145.A.50.
1. Postupci održavanja prema ovom stavku primjenjuju se na točke 145.A.25. do 145.A.95.
 2. Postupci održavanja koje je utvrdila ili ih mora utvrditi organizacija prema ovom stavku obuhvaćaju sve aspekte provođenja postupaka održavanja, uključujući pružanje i nadzor specijaliziranih usluga i uspostavljanje standarde prema kojima organizacija namjerava raditi.
 3. U pogledu linijskog održavanja zrakoplova i baznog održavanja zrakoplova, organizacija utvrđuje postupke za smanjivanje rizika od višekratnih grešaka na najmanju moguću mjeru i za uočavanje grešaka na kritičnim sustavima, te jamči da se od ni ne traži provedba održavanja i nadzor u vezi sa nalogom za održavanje koji uključuje neki element rastavljanja/ponovnog sklapanja više sastavnih dijelova istog tipa ugrađenih na više od jednog sustava na istom zrakoplovu tijekom određene provjere u svrhu održavanja. Međutim, kad je samo jedna osoba raspoloživa za provođenje tih zadaća, tada u radnoj kartici ili radnom listu organizacije mora biti uključena dodatna faza za ponovni pregled radova od strane te osobe nakon dovršenja svih istih zadaća.
 4. Utvrđuju se postupci održavanja kako bi se zajamčila procjena šteta i izvršavanje preinaka i popravaka uz korištenje podataka navedenih u točki M.A.304.”

32012D0380

L 186/2

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

14.7.2012.

ODLUKA VIJEĆA**od 22. rujna 2011.****o potpisivanju, u ime Unije, Sporazuma između Europske unije i Australije o obradi i prijenosu podataka o imenima putnika (PNR) od strane zračnih prijevoznika prema carinskoj i graničnoj službi Australije**

(2012/380/EU)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 82. stavak 1. točku (d) i članak 87. stavak 2. točku (a), u vezi s člankom 218. stavkom 5.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Vijeće je Odlukom od 2. prosinca 2010. ovlastilo Komisiju da u ime Unije pregovara s Australijom o prijenosu i upotrebi podataka o imenima putnika (PNR) radi prevencije i borbe protiv terorizma i drugih oblika teškog nadnacionalnog kriminala.
- (2) Sporazum između Europske unije i Australije o obradi i prijenosu podataka o imenima putnika (PNR) od strane zračnih prijevoznika prema carinskoj i graničnoj službi Australije (Sporazum) je dogovoren. Pregovori su uspješno zaključeni parafiranjem Sporazuma.
- (3) Sporazum bi trebalo potpisati podložno njegovom kasnijem sklapanju te bi trebalo odobriti Izjavu iz Završnog akta Sporazuma.
- (4) Sporazum poštuje temeljna prava i načela Povelje o temeljnim pravima Europske unije (Povelja), posebno pravo poštovanja privatnog i obiteljskog života iz članka 7. Povelje, pravo na zaštitu osobnih podataka iz članka 8. Povelje te pravo na učinkoviti pravni lijek i na pravično suđenje iz članka 47. Povelje. Sporazum bi trebalo primijeniti u skladu s tim pravima i načelima.
- (5) U skladu s člankom 3. Protokola o stajalištu Ujedinjene Kraljevine i Irske s obzirom na područje slobode, sigurnosti i pravde, koji je priložen Ugovoru o Europskoj uniji i Ugovoru o funkcioniranju Europske unije, te države članice izrazile su želju da sudjeluju u usvajanju i primjeni ove Odluke.

- (6) U skladu s člancima 1. i 2. Protokola o stajalištu Danske, koji je priložen Ugovoru o Europskoj uniji i Ugovoru o funkcioniranju Europske unije, Danska ne sudjeluje u usvajanju ove Odluke te ju Sporazum ne obvezuje niti podliježe njegovoj primjeni,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ovime se, u ime Unije, dopušta potpisivanje Sporazuma između Europske unije i Australije o obradi i prijenosu podataka o imenima putnika (PNR) od strane zračnih prijevoznika prema carinskoj i graničnoj službi Australije (Sporazum), podložno njegovom sklapanju ⁽¹⁾.

Članak 2.

Ovime se, u ime Unije, odobrava Izjava iz Završnog akta Sporazuma.

Članak 3.

Ovime se Predsjednik Vijeća ovlašćuje da odredi osobe opunomoćene za potpisivanje Sporazuma u ime Unije.

Članak 4.

Ova Odluka stupa na snagu na dan usvajanja.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. rujna 2011.

Za Vijeće

Predsjednik

J. MILLER

⁽¹⁾ Tekst Sporazuma biti će objavljen s Odlukom o njegovom sklapanju.

22012A0811(01)

L 215/5

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

11.8.2012.

SPORAZUM**između Sjedinjenih Američkih Država i Europske unije o upotrebi i prijenosu podataka iz Zapisnika imena putnika Ministarstvu domovinske sigurnosti Sjedinjenih Američkih Država**

SJEDINJENE AMERIČKE DRŽAVE,

dalje u tekstu „Sjedinjene Države”, i

EUROPSKA UNIJA,

dalje u tekstu „EU”,

zajednički dalje u tekstu „stranke”,

ŽELEĆI učinkovito spriječiti i suzbiti terorizam i teška transnacionalna kaznena djela kao način zaštite njihovih demokratskih društava i zajedničkih vrijednosti,

TEŽEĆI unapređenju i poticanju suradnje između stranki u duhu transatlantskog partnerstva,

PREPOZNAJUĆI pravo i odgovornost Sjedinjenih Država da osiguraju sigurnost svojih građana i zaštite svoje granice te imajući na umu odgovornost svih nacija prema zaštiti života i sigurnosti javnosti uključujući onih koji se koriste sustavom međunarodnog prijevoza,

UVJERENI da je razmjena informacija neophodna komponenta u borbi protiv terorizma i teških transnacionalnih kaznenih djela te da je u tom kontekstu obrada i upotreba podataka iz zapisnika imena putnika (ZIP) neophodno sredstvo koje daje informacije do kojih nije moguće doći drugim sredstvima,

ODLUČNI u sprečavanju i suzbijanju kaznenih djela terorizma i transnacionalnih kaznenih djela, istodobno poštujući osnovna prava i slobode i prepoznajući važnost privatnosti i zaštite osobnih podataka i informacija,

UZIMAJUĆI U OBZIR međunarodne instrumente, statute i propise SAD-a koji zahtijevaju da svaki zračni prijevoznik koji upravlja putničkim letovima u stranom zračnom prostoru prema ili iz Sjedinjenih Država mora Ministarstvu domovinske sigurnosti (MDS) dostaviti Zapisnik imena putnika (ZIP) u mjeri u kojoj su prikupljeni i sadržani u automatiziranim upravljačkim sustavima rezervacija/odlazaka zračnog prijevoznika, i slične zahtjeve koji su ili mogu biti primijenjeni unutar EU-a,

PRIMJEĆUJUĆI da Ministarstvo domovinske sigurnosti obrađuje i upotrebljava ZIP-ove u svrhu sprečavanja, otkrivanja, istraživanja i progona kaznenih djela terorizma i transnacionalnih kaznenih djela u skladu sa zaštitnim mehanizmima privatnosti i zaštite osobnih podataka i informacija, kako je utvrđeno u ovom Sporazumu,

NAGLAŠAVAJUĆI važnost razmjene ZIP-ova i relevantnih i odgovarajućih analitičkih informacija koje su Sjedinjene Države pribavile iz ZIP-ova s nadležnim policijskim i sudskim tijelima država članica Europske unije, dalje u tekstu „države članice EU-a”, i Europola ili Eurojusta kao sredstva potpore međunarodnoj policijskoj i pravosudnoj suradnji,

POTVRĐUJUĆI dugotrajne tradicije poštovanja individualne privatnosti obiju stranaka, sukladno njihovim zakonima i dokumentima o osnivanju,

IMAJUĆI U VIDU obveze EU-a sukladno članku 6. Ugovora o Europskoj uniji o poštovanju temeljnih prava, prava na privatnost s obzirom na obradu osobnih podataka kako je određeno člankom 16. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, načela proporcionalnosti i potrebe u vezi prava na privatni i obiteljski život, o poštovanju privatnosti i zaštite osobnih podataka prema članku 8. Europske konvencije o zaštiti ljudskih prava i temeljnih sloboda, Konvenciji Vijeća Europe br. 108 o zaštiti osoba pri automatskoj obradi osobnih podataka i njezinom dodatnom Protokolu 181., i člancima 7. i 8. Povelje o temeljnim pravima Europske unije,

IMAJUĆI U VIDU da Ministarstvo domovinske sigurnosti trenutačno koristi snažne procese za zaštitu osobne privatnosti i osiguravanje cjelovitosti podataka, uključujući fizičku sigurnost, kontrolu pristupa, odvajanje i enkripciju podataka, sposobnost revizije i učinkovite mjere odgovornosti,

PREPOZNAJUĆI važnost osiguravanja kvalitete podataka, točnosti, cjelovitosti, i sigurnosti, te uvođenja primjerene odgovornosti kako bi se osigurala usklađenost sa ovim načelima,

PRIMJEĆUJUĆI posebno načelo transparentnosti te razne mjere kojima Sjedinjene Države osiguravaju da su putnici, čije podatke je Ministarstvo domovinske sigurnosti prikupilo iz ZIP-a, svjesni potrebe za upotrebom i same upotrebe njihovih podataka,

NADALJE PREPOZNAJUĆI da je sabiranje i analiza ZIP-ova potrebna kako bi Ministarstvo domovinske sigurnosti moglo izvršavati svoju zadaću osiguravanja granica istodobno osiguravajući da sabiranje i upotreba ZIP-ova ostaje relevantna i potrebna za svrhu za koju se sabire,

PREPOZNAJUĆI da se, u skladu s ovim Sporazumom i njegovom provedbom, smatra da Ministarstvo domovinske sigurnosti pruža odgovarajuću razinu zaštite podataka za obradu i upotrebu zapisnika imena putnika koji su mu preneseni,

IMAJUĆI U VIDU da su Sjedinjene Države i Europska unija posvećene osiguravanju visoke razine zaštite osobnih podataka pri suzbijanju kaznenih djela i terorizma, te da su odlučne u sklapanju, bez odgode, sporazuma o zaštiti osobnih podataka razmijenjenih u kontekstu suzbijanja kaznenih djela i terorizma na sveobuhvatan način koji će unaprijediti naše zajedničke ciljeve,

POTVRĐUJUĆI uspješne zajedničke revizije sporazumâ između stranaka o prijenosu zapisnika imena putnika iz 2004. i 2007. godine, koje su provedene u 2005. i 2010.,

PRIMJEĆUJUĆI interes stranaka, kao i država članica EU-a, za razmjenu informacija u vezi s metodama prijenosa ZIP-ova kao i njihovog daljnjeg prijenosa kako je utvrđeno u relevantnim člancima ovog Sporazuma, i nadalje primjećujući interes EU-a da se tome pristupi u kontekstu mehanizama savjetovanja i revizije koji su utvrđeni ovim Sporazumom,

POTVRĐUJUĆI da ovaj Sporazum ne čini presedan za buduće sporazume između stranaka, ili između bilo koje od stranaka i bilo koje treće stranke, u vezi obrade, upotrebe ili prijenosa zapisnika imena putnika ili bilo kojeg drugog oblika podataka, ili u vezi zaštite podataka,

PREPOZNAJUĆI srodna načela proporcionalnosti kao i važnost i potrebe kojima se vode ovaj Sporazum i njegova provedba od strane Europske unije i Sjedinjenih Država, i

UZIMAJUĆI U OBZIR mogućnost stranaka o daljnjoj raspravi oko prijenosa podataka iz zapisnika imena putnika unutar pomorskog prijevoza,

SPORAZUMJELE SU SE:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Svrha

1. Svrha ovog Sporazuma je osigurati sigurnost i zaštitu javne sigurnosti i života.

2. U tu svrhu, ovaj Sporazum utvrđuje odgovornosti stranaka s obzirom na uvjete pod kojima se zapisnici imena putnika mogu prenositi, obrađivati i upotrebljavati, i zaštititi.

Članak 2.

Područje primjene

1. Zapisnik imena putnika, kako je određeno smjernicama Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva, znači zapis stvoren od strane zračnih prijevoznika ili njihovih ovlaštenih agenata za svako putovanje rezervirano od strane ili u ime bilo kojeg putnika te sadržano u sustavima rezervacija, sustavima upravljanja odlascima ili istovrsnim sustavima (zajednički dalje u tekstu Sporazuma „sustavi rezervacija”) zračnog prijevoznika. Izričito, kako se koristi u ovom Sporazumu, Zapisnik imena putnika se sastoji od vrsta podataka koji su određeni Prilogom ovom Sporazumu („Prilog”).

2. Ovaj Sporazum odnosi se na zračne prijevoznike koji upravljaju putničkim letovima između Europske unije i Sjedinjenih Država.

3. Ovaj Sporazum odnosi se također na zračne prijevoznike koji su osnovani ili koji pohranjuju podatke u Europskoj uniji, a koji upravljaju putničkim letovima prema ili iz Sjedinjenih Država.

Članak 3.

Pružanje podataka iz zapisnika imena putnika

Stranke su suglasne da zračni prijevoznici prosljeđuju zapisnike imena putnika iz svojih sustava rezervacija Ministarstvu domovinske sigurnosti prema njegovim zahtjevima i u skladu sa njegovim standardima i sukladno ovom Sporazumu. U slučaju da zračni prijevoznici prenesu zapisnik imena putnika koji sadrži više podataka od onih navedenih u Prilogu, Ministarstvo domovinske sigurnosti te podatke briše po primitku.

Članak 4.

Upotreba zapisnika imena putnika

1. Sjedinjene Države sabiru, upotrebljavaju i obrađuju zapisnike imena putnika u svrhu sprečavanja, otkrivanja, istraživanja i progona:

(a) kaznenih djela terorizma i povezanih kaznenih djela, uključujući:

- i. postupanje koje -
1. uključuje nasilan čin ili čin opasan po ljudski život, imovinu ili infrastrukturu; i
 2. koje ima za namjeru -
 - a. zastrašivanje ili vršenje prisile nad civilnim stanovništvom;
 - b. utjecanje na državnu politiku zastrašivanjem ili vršenjem prisile; ili
 - c. utjecanje na ponašanje vlade putem masovnog uništenja, atentatom, otmicom ili uzimanjem talaca;
- ii. aktivnosti koje čine prekršaj unutar područja primjene i kako je definirano u primjenjivim međunarodnim konvencijama i protokolima koji se odnose na terorizam;
- iii. davanje ili sakupljanje sredstava, bilo kojim putem, izravno ili neizravno, s namjerom da se sredstva upotrijebe ili sa znanjem da će se upotrijebiti, u potpunosti ili djelomično, u svrhu izvršavanja bilo kojih radnji navedenih u podstavcima i. ili ii.;
- iv. pokušaj počinjenja bilo kojih djela opisanih u podstavcima i., ii. ili iii.;
- v. sudjelovanje kao supočinitelj u počinjenju bilo kojih djela opisanih u podstavcima i., ii. ili iii.;
- vi. organiziranje ili upućivanje drugih na počinjenje bilo kojih djela opisanih u podstavcima i., ii. ili iii.;
- vii. sudjelovanje na bilo koji način u počinjenju bilo kojih djela opisanih u podstavcima i., ii. ili iii.;
- viii. prijetnje počinjenjem djela opisanih u podstavku i. pod okolnostima koje navode na zaključak da je prijetnja vjerodostojna;
- (b) ostala kaznena djela koja su kažnjiva kaznom zatvora od tri ili više godina i koja su po prirodi transnacionalna.

Kazneno djelo se smatra transnacionalnim posebno ako je:

- i. počinjeno u više od jedne države;
- ii. počinjeno u jednoj državi, ali se značajan dio njegove pripreme, planiranja, usmjeravanja ili upravljanja odvijao u drugoj državi;
- iii. počinjeno u jednoj državi, ali uključuje organiziranu kriminalnu skupinu koja sudjeluje u kriminalnim djelima u više od jedne države;

iv. počinjeno u jednoj državi, ali ima značajne posljedice na drugu državu; ili

v. počinjeno u jednoj državi i počinitelj je otputovao ili planira otputovati u drugu državu.

2. Zapisnik imena putnika se može upotrebljavati i obrađivati na pojedinačnoj osnovi kada je to potrebno imajući u vidu ozbiljnu prijetnju te za zaštitu vitalnih interesa svakog pojedinca ili ako je tako odredio sud.

3. Ministarstvo domovinske sigurnosti može upotrebljavati i obrađivati zapisnike imena putnika u svrhu identifikacije osoba koje bi bile podvrgnute detaljnom ispitivanju ili istraživanju pri dolasku u ili izlasku iz Sjedinjenih Država ili za koje je potrebno daljnje istraživanje.

4. Stavci 1., 2. i 3. ne dovode u pitanje domaća tijela kaznenog progona, sudske ovlasti, ili postupke, kada su druga kršenja zakona ili indikacije o njima otkriveni tijekom upotrebe i obrade zapisnika imena putnika.

POGLAVLJE II.

ZAŠTITNE MJERE PRIMJENJIVE NA UPOTREBU ZAPISNIKA IMENA PUTNIKA

Članak 5.

Sigurnost podataka

1. Ministarstvo domovinske sigurnosti dužno je osigurati primjenu odgovarajućih tehničkih mjera i organizacijskih rješenja radi zaštite osobnih podataka i osobnih informacija sadržanih unutar zapisnika imena putnika od slučajnog, nezakonitog ili neovlaštenog uništavanja, gubitka, razotkrivanja, izmjene, pristupa, obrade ili upotrebe.

2. Ministarstvo domovinske sigurnosti pravilno primjenjuje tehnologiju u svrhu osiguravanja zaštite, sigurnosti, povjerljivosti i cjelokupnosti podataka. Posebno, Ministarstvo domovinske sigurnosti osigurava sljedeće:

(a) primjenu priznatih postupaka enkripcije, ovlaštavanja i postupaka dokumentacije od strane nadležnih tijela. Posebno, pristup zapisniku imena putnika treba biti zaštićen i ograničen na izričito ovlaštene službenike;

(b) čuvanje zapisnika imena putnika u sigurnoj fizičkoj okolini i zaštitu od fizičkog upada; i

(c) postojanje mehanizma za osiguravanje usklađenosti traženja zapisnika imena putnika u skladu s člankom 4.

3. U slučaju poremećaja u vezi privatnosti podataka (uključujući neovlašten pristup ili razotkrivanje podataka), Ministarstvo domovinske sigurnosti poduzima prihvatljive mjere kako bi o tome prema potrebi obavijestio pogođene pojedince, radi ublažavanja rizika štete nastale neovlaštenim razotkrivanjem osobnih podataka i informacija, i radi uspostave mjera otklanjanja koliko je to tehnički moguće.

4. U okviru ovog Sporazuma, Ministarstvo domovinske sigurnosti bez odgode izvješćuje nadležna europska tijela o slučajevima poremećaja u vezi privatnosti značajnih razmjera koji uključuju zapisnik imena putnika građana ili rezidenata EU-a koji su nastali slučajnim ili nezakonitim uništavanjem ili slučajnim gubitkom, izmjenama, neovlaštenim razotkrivanjem ili pristupom, ili bilo kojim oblikom nezakonite obrade ili upotrebe.

5. Sjedinjene Države potvrđuju da su u skladu sa zakonima SAD-a dostupne učinkovite mjere administrativnog, civilnog i kaznenog progona za poremećaje u vezi privatnosti. Ministarstvo domovinske sigurnosti može poduzeti disciplinske mjere protiv osoba koje su odgovorne za takve poremećaje, prema potrebi, uključujući ukidanje pristupa sustavu, formalni ukor, suspenziju, degradaciju ili uklanjanje sa dužnosti.

6. Ministarstvo domovinske sigurnosti bilježi ili dokumentira sve pristupe zapisniku imena putnika, kao i njegove obrade i upotrebe. Zapisi ili dokumentacija koriste se isključivo za nadzor, reviziju i potrebe održavanja sustava ili kako inače predviđa zakon.

Članak 6.

Podaci osjetljive prirode

1. U mjeri u kojoj prikupljeni zapisnik imena putnika sadrži osjetljive podatke (odnosno osobne podatke i informacije koji otkrivaju rasno ili etničko podrijetlo, političke stavove, vjerska ili filozofska uvjerenja, članstvo u sindikatima, ili podatke koji se odnose na zdravlje ili spolni život pojedinca), Ministarstvo domovinske sigurnosti upotrebljava automatizirani sustav filtriranja i maskiranja osjetljivih podataka iz zapisnika imena putnika. Dodatno, Ministarstvo domovinske sigurnosti ne smije dalje obrađivati ili upotrebljavati takve podatke, osim u skladu sa stavicama 3. i 4.

2. Ministarstvo domovinske sigurnosti daje Europskoj komisiji zapisnik oznaka i termina kojima se identificiraju osjetljivi podaci koje je potrebno filtrirati u roku od 90 dana od stupanja na snagu ovog Sporazuma.

3. Pristup, kao i obrada i upotreba osjetljivih podataka dopuštena je u iznimnim okolnostima kada postoji mogućnost da bi život pojedinca mogao biti ugrožen ili ozbiljno oštećen. Takvim podacima moguće je pristupiti isključivo ograničavajuće postupke na pojedinačnoj osnovi uz odobrenje višeg dužnosnika Ministarstva domovinske sigurnosti.

4. Ministarstvo domovinske sigurnosti trajno briše osjetljive podatke najkasnije 30 dana nakon zaprimanja posljednjeg zapisnika imena putnika koji sadrži takve podatke. Međutim, osjetljivi podaci mogu se zadržati tijekom razdoblja koje je određeno zakonima SAD-a za potrebe pojedine istrage, progona ili provedbenih djelovanja.

Članak 7.

Automatske pojedinačne odluke

Sjedinjene Države ne donose odluke koje nepovoljno utječu na zakonite interese pojedinaca temeljene isključivo na automatskoj obradi i upotrebi zapisnika imena putnika.

Članak 8.

Zadržavanje podataka

1. Ministarstvo domovinske sigurnosti zadržava zapisnik imena putnika u aktivnoj bazi podataka do pet godina. Nakon početnih šest mjeseci ovog razdoblja, zapisnik imena putnika se depersonalizira i maskira u skladu sa stavkom 2. ovog članka. Pristup ovoj aktivnoj bazi podataka, osim ako je drukčije predviđeno ovim Sporazumom, ograničen je na određeni broj posebno ovlaštenih službenika.

2. Radi postizanja depersonalizacije, osobne informacije sadržane u sljedećim vrstama zapisnika imena putnika se maskiraju:

- (a) ime(na);
- (b) ostala imena na zapisniku imena putnika;
- (c) sve dostupne informacije o kontaktu (uključujući informacije o izvorištu);
- (d) općenite napomene, uključujući ostale dopunske informacije (ODI), posebne uslužne informacije (PUI) te zahtjeve za posebnom uslugom (ZPU); i
- (e) sve informacije prikupljene iz Naprednog putničkog informacijskog sustava (APIS).

3. Nakon ovog aktivnog razdoblja, zapisnik imena putnika prenosi se u latentnu bazu podataka na razdoblje do deset godina. Latentna baza podataka podliježe dodatnim kontrolama, uključujući ograničen broj ovlaštenog osoblja, kao i višu razinu nadzornog odobrenja prije pristupa. U ovoj latentnoj bazi podataka, zapisnik imena putnika ne smije biti ponovno personaliziran osim u vezi s aktivnostima kaznenog progona, a i tada samo u vezi sa prepoznatljivim slučajem, prijetnjom ili rizikom. U pogledu svrhe kako je utvrđeno u članku 4., stavku 1., točki (b), zapisnik imena putnika se u latentnoj bazi podataka može ponovno personalizirati samo na razdoblje do pet godina.

4. Nakon latentnog razdoblja, zadržani podaci moraju se u potpunosti anonimizirati brisanjem svih vrsta podataka koji mogu poslužiti za identifikaciju putnika na kojeg se zapisnik imena putnika odnosi bez mogućnosti ponovne personalizacije.

5. Podaci koji se odnose na određeni slučaj ili istragu mogu se zadržati u aktivnoj bazi podataka iz zapisnika imena putnika do arhiviranja slučaja ili istrage. Ovaj stavak ne utječe na zahtjeve za zadržavanje podataka radi zapisa pojedinačnih istraga ili progona.

6. Stranke se slažu da će, unutar okvira revizije kako je predviđeno člankom 23. stavkom 1., razmotriti potrebu za desetogodišnjim latentnim razdobljem zadržavanja.

Članak 9.

Nediskriminacija

Sjedinjene Države trebaju osigurati da se zaštitne mjere primjenjive na obradu i upotrebu zapisnika imena putnika prema ovom Sporazumu primjenjuju jednako na sve putnike bez nezakonite diskriminacije.

Članak 10.

Transparentnost

1. Ministarstvo domovinske sigurnosti putnicima pruža informacije o upotrebi i obradi zapisnika imena putnika na sljedeći način:

- (a) objavama u Federalnom registru;
- (b) objavama na svojim internetskim stranicama;
- (c) obavijestima koje zračni prijevoznici mogu uključiti u ugovore o prijevozu;
- (d) zakonski obveznim izvješćima Kongresu; i
- (e) ostalim prikladnim mjerama koje se razvijaju.

2. Ministarstvo domovinske sigurnosti objavljuje i dostavlja EU-u svoje postupke i modalitete u vezi postupaka za pristup, ispravak ili popravak te pravnu zaštitu, radi mogućeg objavljivanja.

3. Stranke rade zajedno sa zrakoplovnom industrijom radi poticanja veće vidljivosti svrhe sabiranja, obrade i upotrebe zapisnika imena putnika od strane Ministarstva domovinske sigurnosti te o načinima na koje putnici mogu zatražiti pristup, ispravak i pravnu zaštitu.

Članak 11.

Pristup za pojedince

1. U skladu s odredbama Zakona o slobodi informacija, svaki pojedinac, bez obzira na nacionalnost, državu podrijetla ili mjesto boravka ima pravo zatražiti svoj zapisnik imena putnika od Ministarstva domovinske sigurnosti. Ministarstvo domovinske sigurnosti pravovremeno dostavlja taj zapisnik imena putnika sukladno odredbama stavaka 2. i 3. ovog članka.

2. Razotkrivanje informacija sadržanih u zapisniku imena putnika može ovisiti o opravdanim zakonskim ograničenjima, primjenjivima prema zakonima SAD-a, uključujući sva ograničenja koja su potrebna radi zaštite informacija radi privatnosti, nacionalne sigurnosti i provedbe zakona.

3. Svako odbijanje ili ograničavanje pristupa sastavlja se u pisanom obliku te pravovremeno dostavlja pojedincu koji je potraživao informacije. Takva obavijest uključuje pravnu osnovu na kojoj je informacija zadržana i informira pojedinca o dostupnim mogućnostima za traženje pravnog lijeka prema zakonima SAD-a.

4. Ministarstvo domovinske sigurnosti ne razotkriva zapisnik imena putnika javnosti, osim pojedincima čiji je zapisnik imena putnika bio obrađen i upotrijebljen te njegovom ili njenom predstavniku, ili kako je potrebno prema zakonima SAD-a.

Članak 12.

Ispravljanje na zahtjev pojedinca

1. Svaki pojedinac bez obzira na nacionalnost, državu podrijetla ili mjesto boravka može od Ministarstva domovinske sigurnosti tražiti ispravak, uključujući mogućnost brisanja ili blokiranja njegovog ili njenog zapisnika imena putnika u skladu s procesima opisanim u ovom Sporazumu.

2. Ministarstvo domovinske sigurnosti dužno je pisanim putem obavijestiti pojedinca koji traži ispravak, bez nepotrebnog odgađanja, o odluci hoće li se ili ne zapisnik imena putnika ispraviti.

3. Svako odbijanje ispravka sastavlja se u pisanom obliku te pravovremeno dostavlja pojedincu koji je informacije potraživao. Takva obavijest uključuje pravnu osnovu na kojoj je ispravak odbijen i informira pojedinca o dostupnim mogućnostima za traženje pravne zaštite prema zakonima SAD-a.

Članak 13.

Pravna zaštita za pojedinca

1. Svaki pojedinac bez obzira na nacionalnost, državu podrijetla ili mjesto boravka čiji su osobni podaci i osobne informacije obrađene ili upotrijebljene na način koji odstupa od odredbi ovog Sporazuma može tražiti učinkovitu administrativnu i sudsku pravnu zaštitu u skladu sa zakonima SAD-a.

2. Svaki pojedinac ima pravo administrativno osporiti odluke Ministarstva domovinske sigurnosti u vezi sa upotrebom i obradom zapisnika imena putnika.

3. Prema odredbama Zakona o upravnom postupku i ostalim primjenjivim zakonima, svaki pojedinac ima pravo tražiti sudsko preispitivanje svake konačne mjere Ministarstva domovinske sigurnosti na Saveznom sudu SAD-a. Nadalje, svaki pojedinac ima pravo tražiti sudsko preispitivanje u skladu s primjenjivim propisima i relevantnim odredbama:

- (a) Zakona o slobodi informacija;
- (b) Zakona o računalnoj prevari i zlouporabi;
- (c) Zakona o zaštiti privatnosti elektroničkih komunikacija; i
- (d) drugim primjenjivim odredbama propisa SAD-a.

4. Posebno, Ministarstvo domovinske sigurnosti svim pojedincima pruža administrativna sredstva (trenutačno MDS Program o upitu za traženje pravne zaštite (MDS PUPL) radi odgovaranja na upite vezane za putovanja uključujući one vezane za upotrebu

zapisnika imena putnika. MDS PUPPL omogućava postupak pravne zaštite za pojedince koji vjeruju da im je odgođen ili uskraćen ukrcaj na komercijalni zrakoplov jer su pogrešno identificirani kao prijjetnja. Sukladno Zakonu o upravnom postupku i glavi 49. Kodeksa Sjedinjenih Država, odjeljak 46110., svaki oštećeni pojedinac ima pravo tražiti sudsko preispitivanje bilo koje konačne odluke Ministarstva domovinske sigurnosti u vezi takvih pitanja na Saveznom sudu SAD-a.

Članak 14.

Nadzor

1. Provjera usklađenosti s mjerama zaštite privatnosti iz ovog Sporazuma vrši se putem neovisne revizije i nadzora Službenika za zaštitu privatnosti Ministarstva, kao što je Glavni službenik za zaštitu privatnosti Ministarstva domovinske sigurnosti, koji:

- (a) ima dokazanu samostalnost;
- (b) koristi učinkovite ovlasti nadzora, istraživanja, intervencije i revizije; i
- (c) ima ovlasti uputiti slučajeve kršenja propisa vezana za ovaj Sporazum na kazneni progon ili stegovne mjere, ako je potrebno.

Oni ponajprije osiguravaju da se pritužbe koje se odnose na neusklađenosti s ovim Sporazumom, zaprime, istraže, da se na njih odgovori te da se primijeni prikladna pravna zaštita. Te pritužbe može uložiti svaki pojedinac bez obzira na nacionalnost, državu podrijetla ili mjesto boravka.

2. Dodatno, provjera primjene ovog Sporazuma od strane Sjedinjenih Država vrši se putem neovisne revizije i putem nadzora jednog ili više sljedećih tijela:

- (a) Ured Glavnog inspektora Ministarstva domovinske sigurnosti;
- (b) Ured državne odgovornosti kako ga je ustanovio Kongres; i
- (c) Kongres Sjedinjenih Država.

Takav nadzor može se prikazati u nalazima i prijedlozima javnih izvješća, javnih saslušanja i analiza.

POGLAVLJE III.

NAČINI PRIJENOSA

Članak 15.

Načini prijenosa zapisnika imena putnika

1. Za potrebe ovog Sporazuma, od zračnih prijevoznika zahtijeva se prijenos zapisnika imena putnika Ministarstvu domovinske sigurnosti koristeći „push” metodu, radi točnosti, pravovremenosti i cjelovitosti zapisnika imena putnika.

2. Od zračnih prijevoznika zahtijeva se prijenos zapisnika imena putnika Ministarstvu domovinske sigurnosti sigurnim elektroničkim putem u skladu s tehničkim zahtjevima Ministarstva.

3. Od zračnih prijevoznika zahtijeva se prijenos zapisnika imena putnika Ministarstvu domovinske sigurnosti u skladu sa stavcima 1. i 2., prvotno 96 sati prije polaska planiranog leta i dodatno bilo u stvarnom vremenu ili za određeni broj rutinskih i planiranih prijenosa kako ih odredi Ministarstvo.

4. U svakom slučaju, stranke se slažu da se od svih zračnih prijevoznika zahtijeva osiguranje tehničkih mogućnosti radi uporabe „push” metode ne kasnije od 24 mjeseca nakon stupanja na snagu ovog Sporazuma.

5. Ministarstvo domovinske sigurnosti može, kada je to potrebno, ovisno o slučaju, zahtijevati od zračnog prijevoznika pružanje zapisnika imena putnika između ili nakon redovitih prijenosa opisanih u stavku 3. Kada zračni prijevoznici nisu u mogućnosti iz tehničkih razloga pravovremeno odgovoriti na zahtjeve iz ovog članka u skladu sa standardima Ministarstva domovinske sigurnosti, ili u iznimnim okolnostima radi odgovaranja na pojedinu, hitnu i ozbiljnu prijjetnju, Ministarstvo može zahtijevati od zračnog prijevoznika da omogući drugi način za pristup podacima.

Članak 16.

Domaća razmjena podataka

1. Ministarstvo domovinske sigurnosti može razmjenjivati zapisnike imena putnika isključivo sukladno pažljivoj procjeni sljedećih mjera zaštite:

- (a) isključivo u skladu s člankom 4.;
- (b) samo sa domaćim državnim tijelima kada se radi o poticanju upotreba opisanih u članku 4.;
- (c) tijela koja zaprimaju te podatke dužna su osigurati istovjetne ili usporedive mjere zaštite kako je utvrđeno u ovom Sporazumu; i
- (d) Zapisnik imena putnika razmjenjuje se samo s ciljem potpore slučajevima pod istragom ili razmatranjem te u skladu s pisanim dogovorom i propisima Sjedinjenih Država o razmjeni informacija između domaćih državnih tijela.

2. Pri prijenosu analitičkih informacija dobivenih iz zapisnika imena putnika prema ovom Sporazumu, treba poštovati mjere zaštite postavljene u stavku 1. ovog članka.

Članak 17.

Daljnji prijenos

1. Sjedinjene Države mogu prenijeti zapisnik imena putnika nadležnim državnim tijelima trećih zemalja samo pod uvjetima usklađenima sa ovim Sporazumom i samo nakon što se utvrdi da je namjera upotrebe primatelja u skladu s tim uvjetima.

2. Osim u izvanrednim okolnostima, do svakog takvog prijenosa podataka dolazi u skladu sa izričitim dogovorom da su uključene mjere zaštite privatnosti usporedive s onima koje Ministarstvo domovinske sigurnosti primjenjuje na zapisnik imena putnika kako su utvrđene u ovom Sporazumu.

3. Zapisnik imena putnika razmjenjuje se samo s ciljem potpore slučajevima pod istragom ili razmatranjem.

4. U slučaju prijenosa zapisnika imena putnika građana ili rezidenta države članice EU-a, o tome se obavješćuju nadležna tijela odnosno države članice što je prije moguće.

5. Pri prijenosu analitičkih informacija dobivenih iz zapisnika imena putnika prema ovom Sporazumu, poštuju se mjere zaštite iz stavaka 1. do 4.

Članak 18.

Suradnja policije, tijela kaznenog progona i pravosudna suradnja

1. Sukladno postojećim sporazumima ili dogovorima o razmjeni podataka između tijela kaznenog progona, ili sporazuma između Sjedinjenih Država i bilo koje države članice EU-a ili Europolu i Eurojustu, Ministarstvo domovinske sigurnosti nadležnoj policiji, drugim specijaliziranim tijelima kaznenog progona ili sudstva država članica EU-a i Europolu i Eurojustu, unutar odgovornosti njihovih nadležnosti, čim je izvedivo, pruža odgovarajuće i prikladne analitičke informacije dobivene iz zapisnika imena putnika u slučajevima pod razmatranjem ili istragom radi sprečavanja, otkrivanja, istraživanja, ili progona kaznenih djela terorizma i povezanih kaznenih djela ili transnacionalnih kaznenih djela unutar Europske unije kako su opisana u članku 4. stavku 1. točki (b).

2. Policijsko ili pravosudno tijelo države članice EU-a, ili Europol ili Eurojust mogu zatražiti, unutar svoje nadležnosti, pristup zapisniku imena putnika ili odgovarajućim analitičkim podacima dobivenima iz zapisnika imena putnika koji su potrebni za pojedini slučaj sprečavanja, otkrivanja, istraživanja ili progona kaznenih djela terorizma i povezanih kaznenih djela ili transnacionalnih kaznenih djela unutar Europske unije kako su opisana u članku 4. stavku 1. točki (b). Ministarstvo domovinske sigurnosti dužno je, prema sporazumima i dogovorima iz stavka 1. ovog članka, pružiti takve informacije.

3. Sukladno stavcima 1. i 2. ovog članka, Ministarstvo domovinske sigurnosti razmjenjuje zapisnik imena putnika samo nakon pažljive procjene sljedećih mjera zaštite:

- (a) isključivo kako je usklađeno s člankom 4.;
- (b) samo kada se djeluje prema poticanju upotreba opisanih u članku 4.; i

(c) tijela koja zaprimaju te podatke pružaju istovjetne ili usporedive mjere zaštite kako je utvrđeno u ovom Sporazumu.

4. Pri prijenosu analitičkih informacija dobivenih iz zapisnika imena putnika prema ovom Sporazumu poštuju se mjere zaštite utvrđene u stavcima 1. do 3. ovog članka.

POGLAVLJE IV.

PROVEDBENE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 19.

Prikladnost

U skladu s ovim Sporazumom i njegovom provedbom, smatra se da Ministarstvo domovinske sigurnosti pruža, u smislu odgovarajućih zakona o zaštiti podataka, odgovarajuću razinu zaštite za obradu i upotrebu zapisnika imena putnika. U tom smislu, smatra se da su zračni prijevoznici, koji su prenijeli zapisnik imena putnika Ministarstvu domovinske sigurnosti u skladu sa ovim Sporazumom, zadovoljili primjenjive zakonske zahtjeve EU-a vezane za prijenos takvih podataka iz EU-a prema Sjedinjenim Državama.

Članak 20.

Reciprocitet

1. Stranke aktivno promiču suradnju zračnih prijevoznika unutar njihovih nadležnosti sa bilo kojim sustavom zapisnika imena putnika koji djeluje ili će biti usvojen u nadležnosti druge stranke, sukladno ovom Sporazumu.

2. S obzirom da bi uspostavljanje EU sustava zapisnika imena putnika moglo imati značajan učinak na obveze stranaka prema ovom Sporazumu, ako i kada EU sustav zapisnika imena putnika bude usvojen, stranke se savjetuju po pitanju potrebe prilagodbe Sporazuma radi osiguravanja potpunog reciprociteta. Takvo savjetovanje posebno preispituje da li bi budući EU sustav zapisnika imena putnika primjenjivao manje stroge standarde zaštite podataka od onih koji su predviđeni ovim Sporazumom, i da li je, stoga, potrebno izmijeniti Sporazum.

Članak 21.

Provedba i neodstupanje

1. Ovaj Sporazum ne stvara ni ne dodjeljuje, prema zakonima SAD-a, nikakvo pravo ili pogodnosti niti jednoj osobi ili subjektu, fizičkoj ili pravnoj. Svaka stranka osigurava pravilnu provedbu odredaba ovog Sporazuma.

2. Ništa u ovom Sporazumu ne odstupa od postojećih obveza Sjedinjenih Država i država članica EU-a, uključujući obveze utvrđene Sporazumom o uzajamnoj pravnoj pomoći između Europske unije i Sjedinjenih Država od 25. lipnja 2003. i povezanih bilateralnih instrumenata uzajamne pravne pomoći između Sjedinjenih Država i država članica EU-a.

Članak 22.

Prijava izmjena domaćih propisa

Stranke uzajamno prijavljuju stupanje na snagu onih propisa koji bitno utječu na provedbu ovog Sporazuma.

Članak 23.**Preispitivanje i ocjena**

1. Stranke zajednički preispituju provedbu ovog Sporazuma godinu dana nakon stupanja na snagu i nakon toga redovito prema dogovoru. Nadalje, stranke zajednički ocjenjuju ovaj Sporazum četiri godine nakon stupanja na snagu.

2. Stranke zajednički unaprijed određuju načine i uvjete zajedničkog preispitivanja i međusobno si dostavljaju sastav svojih timova. Za potrebe zajedničkog preispitivanja, Europsku uniju predstavlja Europska komisija, a Sjedinjene Države predstavlja Ministarstvo domovinske sigurnosti. Timovi mogu sadržavati primjerene stručnjake za zaštitu podataka i provedbu zakona. U skladu s primjenjivim zakonima, sudionici zajedničkog preispitivanja imaju prikladnu razinu sigurnosne provjere te poštuju povjerljivost rasprava. Za potrebe zajedničkog preispitivanja, Ministarstvo domovinske sigurnosti osigurava odgovarajući pristup relevantnoj dokumentaciji, sustavima i osoblju.

3. Nakon zajedničkog preispitivanja, Europska komisija predstavlja izvješće Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije. Sjedinjene Države imaju priliku dodati pisane komentare koji će biti priloženi izvješću.

Članak 24.**Rješavanje sporova i suspenzija sporazuma**

1. Svaki spor koji proizađe iz provedbe ovog Sporazuma, i sva povezana pitanja, zahtjeva savjetovanje između stranaka s ciljem postizanja uzajamno prihvatljivog rješenja, uključujući pružanje prilike za pravnu zaštitu objema strankama unutar razumnog vremena.

2. U slučaju da savjetovanja ne rezultiraju rješenjem spora, bilo koja stranka može suspendirati primjenu ovog Sporazuma pisanim putem diplomatskim kanalima, te suspenzija stupa na snagu 90 dana od datuma obavijesti, osim ako se stranke ne dogovore oko drugog datuma.

3. Neovisno o suspenziji ovog Sporazuma, svi zapisnici imena putnika sabrani sukladno ovom Sporazumu prije suspenzije nastavljaju se obrađivati i upotrebljavati u skladu sa mjerama zaštite ovog Sporazuma.

Članak 25.**Raskid Sporazuma**

1. Bilo koja stranka može raskinuti ovaj Sporazum bilo kada pisanom obavijesti putem diplomatskih kanala.

2. Raskid Sporazuma stupa na snagu 120 dana nakon datuma takve obavijesti, osim ako se stranke ne dogovore oko drugog datuma.

3. Prije raskida ovog Sporazuma, stranke se savjetuju na način koji dopušta dovoljno vremena za rješavanje sporova na uzajamno prihvatljiv način.

4. Neovisno o raskidu ovog Sporazuma, svi zapisnici imena putnika sabrani sukladno ovom Sporazumu prije raskida nastavljaju se obrađivati i upotrebljavati u skladu sa mjerama zaštite ovog Sporazuma.

Članak 26.**Trajanje**

1. Sukladno članku 25., ovaj Sporazum ostaje na snazi tijekom razdoblja od sedam godina od datuma njegovog stupanja na snagu.

2. Nakon isteka razdoblja iz stavka 1. ovog članka, kao i svakog naknadnog razdoblja produljenja iz ovog stavka, Sporazum se produljuje na dodatno razdoblje od sedam godina osim ako jedna od stranaka pisano obavijesti drugu stranku putem diplomatskih kanala, barem dvanaest mjeseci unaprijed, o svojim namjerama o neproduljivanju Sporazuma.

3. Neovisno o isteku ovog Sporazuma, svi zapisnici imena putnika sabrani sukladno ovom Sporazumu nastavljaju se obrađivati i upotrebljavati u skladu sa mjerama zaštite ovog Sporazuma. Slično tome, svi zapisnici imena putnika sabrani prema uvjetima Sporazuma između Sjedinjenih Američkih Država i Europske unije o obradi i prijenosu podataka iz zapisnika imena putnika od zračnih prijevoznika prema Ministarstvu domovinske sigurnosti Sjedinjenih Država, potpisanom u Bruxellesu i Washingtonu 23. i 26. srpnja 2007., nastavljaju se obrađivati i upotrebljavati u skladu sa mjerama zaštite tog Sporazuma.

Članak 27.**Završne odredbe**

1. Ovaj Sporazum stupa na snagu prvog dana mjeseca nakon datuma kada stranke razmijene obavijesti da su okončani unutar-nji postupci potrebni u ovu svrhu.

2. Ovaj Sporazum, od datuma stupanja na snagu, ukida Sporazum od 23. i 26. srpnja 2007.

3. Ovaj Sporazum primjenjuje se na državno područje Danske, Ujedinjene Kraljevine ili Irske samo ako Europska komisija pisanim putem obavijesti Sjedinjene Države da su Danska, Ujedinjena Kraljevina ili Irska pristale biti obvezane ovim Sporazumom.

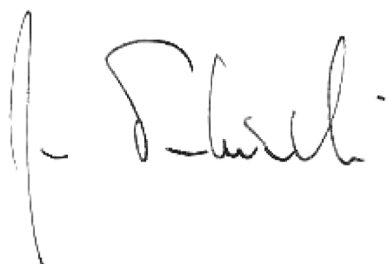
4. Ako Europska komisija obavijesti Sjedinjene Države da se Sporazum primjenjuje na Dansku, Ujedinjenu Kraljevinu ili Irsku prije stupanja ovog Sporazuma na snagu, Sporazum se primjenjuje na državno područje odnosno države od istog dana kao i za ostale države članice EU-a obvezane ovim Sporazumom.

5. Ako Europska komisija obavijesti Sjedinjene Države da se Sporazum primjenjuje na Dansku, Ujedinjenu Kraljevinu ili Irsku prije stupanja ovog Sporazuma na snagu, Sporazum se primjenjuje na državno područje odnosno države od prvog dana nakon zaprimanja obavijesti od strane Sjedinjenih Država.

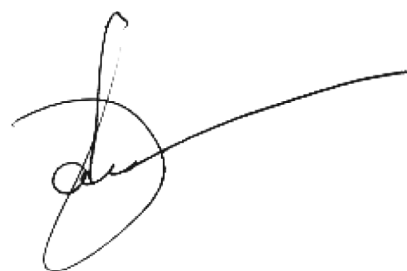
Sastavljeno u Bruxellesu četrnaestog dana mjeseca prosinca godine dvije tisuće i jedanaeste, u dva originala.

Sukladno pravu EU-a, ovaj Sporazum sastavljen je od strane EU-u na bugarskom, češkom, danskom, nizozemskom, estonskom, finskom, francuskom, njemačkom, grčkom, mađarskom, talijanskom, latvijskom, litavskom, malteškom, poljskom, portugalskom, rumunjskom, slovačkom, slovenskom, španjolskom i švedskom jeziku.

Za Europsku uniju

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Durieux', written on a white background.

Za Sjedinjene Američke Države

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Durieux', written on a white background.

PRILOG

VRSTE PODATAKA IZ ZAPISNIKA IMENA PUTNIKA

1. Oznaka lociranja zapisa iz zapisnika imena putnika
 2. Datum rezervacije/izdavanja putne karte
 3. Datum(i) planiranog putovanja
 4. Ime(na)
 5. Dostupne informacije o čestim putovanjima i pogodnostima (npr. besplatne putne karte, unapređenja itd.)
 6. Ostala imena na zapisniku imena putnika, uključujući broj putnika na zapisniku imena putnika
 7. Sve dostupne kontaktne informacije (uključujući informacije o izvorištu)
 8. Svi dostupni podaci o plaćanju/naplati (ne uključujući ostale transakcijske detalje vezane uz kreditnu karticu ili račun i nepovezane sa transakcijom vezanom uz putovanje)
 9. Raspored putovanja za pojedini zapisnik imena putnika
 10. Putnička agencija/putnički agent
 11. Informacije o dijeljenju oznake
 12. Podijeljene informacije
 13. Putnički status putnika (uključujući potvrde i statuse prijave na let)
 14. Informacije o putnoj karti, uključujući broj karte, jednosmjerne karte i automatizirani navod cijene putne karte
 15. Svi podaci o prtljazi
 16. Podaci o sjedalu, uključujući broj sjedala
 17. Opće napomene uključujući ODI, PUI i ZPU informacije
 18. Svi sakupljeni APIS podaci
 19. Sve arhivske promjene zapisnika imena putnika navedene pod točkama 1. do 18.
-

32012R1077

L 320/3

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

17.11.2012.

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1077/2012**od 16. studenoga 2012.****o zajedničkoj sigurnosnoj metodi nadzora koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja potvrde o sigurnosti ili rješenja o sigurnosti****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 6.,

budući da:

- (1) Jedan od ciljeva Direktive 2004/49/EZ je poboljšati pristup tržištu usluga željezničkog prijevoza utvrđivanjem zajedničkih načela upravljanja, reguliranja i nadzora sigurnosti željeznica. Direktiva 2004/49/EZ također propisuje jednako postupanje za sve željezničke prijevoznike primjenom istih zahtjeva za dodjelu rješenja o sigurnosti u cijeloj Europskoj uniji.
- (2) Komisija je 5. listopada 2009. ovlastila Europsku agenciju za željeznice („Agencija”), u skladu s Direktivom 2004/49/EZ, da izradi nacrt zajedničke sigurnosne metode (CSM) za nadzor koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja potvrde o sigurnosti ili rješenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture. Agencija je Komisiji uputila preporuku o CSM, koju je potkrijepila izvješćem o analizi učinaka, u skladu s mandatom Komisije. Ova se Uredba temelji na preporuci Agencije.
- (3) Uredba Komisije (EU) br. 1158/2010 od 5. prosinca 2010. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za ocjenu sukladnosti sa zahtjevima za dobivanje rješenja o sigurnosti željeznica ⁽²⁾, propisuje metodu za ocjenjivanje sukladnosti sa zahtjevima za dobivanje rješenja o sigurnosti izdanima u skladu s člankom 10. stavkom 2. točkom (a) i člankom 10. stavkom 2. točkom (b) Direktive 2004/49/EZ. Tom se Uredbom utvrđuju mjerila prema kojima nacionalna tijela nadležna za sigurnost moraju obaviti ocjenjivanje, opisuju postupci koji se moraju provoditi i određuju načela kojih se moraju pridržavati nacionalna tijela nadležna za sigurnost tijekom nadzora, kao što je određeno u toj Uredbi, nakon izdavanja potvrde o sigurnosti.
- (4) Uredba Komisije (EU) br. 1169/2010 od 10. prosinca 2010. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za ocjenu sukladnosti sa

zahtjevima za dobivanje rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom ⁽³⁾, uključuje sve usklađene zahtjeve i metode ocjenjivanja pomoću kojih nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu izdati upravitelju infrastrukture rješenje o sigurnosti, u skladu s člankom 11. Direktive 2004/49/EZ, koje se odnosi na prikladnost sustava upravljanja sigurnošću općenito i na sva posebna rješenja o sigurnosti za pojedine mreže. Tom se Uredbom također utvrđuju mjerila prema kojima nacionalna tijela nadležna za sigurnost moraju obaviti ocjenjivanje, opisuju postupci koji se moraju provoditi i određuju načela kojih se moraju pridržavati nacionalna tijela nadležna za sigurnost tijekom nadzora, kao što je određeno u toj Uredbi, nakon izdavanja rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

- (5) Nakon izdavanja potvrde o sigurnosti ili rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mora osigurati mjere kojima se provjerava jesu li tijekom rada postignuti rezultati, navedeni u zahtjevu za potvrdu o sigurnosti ili rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, te nastavljaju li se ispunjavati svi zahtjevi, kako je propisano člankom 16. stavkom 2. točkom (e) i člankom 17. stavkom 2. Direktive 2004/49/EZ.
- (6) Da bi nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogla obavljati svoje zadatke u skladu s člankom 16. stavkom 2. točkom (f) Direktive 2004/49/EZ, također moraju, na temelju svojih nadzornih aktivnosti, prosuditi učinkovitost sigurnosnog regulatornog okvira. „Nadzor” znači mjere koje je osiguralo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost radi nadziranja sigurnosne učinkovitosti nakon izdavanja potvrde o sigurnosti ili rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.
- (7) Tijekom obavljanja nadzora, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mora primjenjivati temeljna načela nadzorne aktivnosti nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost – proporcionalnost, dosljednost, ciljanost, transparentnost, odgovornost i suradnju – u skladu s Uredbom (EU) br. 1158/2010 i Uredbom (EU) br. 1169/2010. Međutim, za ta načela također je potreban okvir i postupak, kako bi se mogla primijeniti u praksi i u svakodnevnim aktivnostima nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Ova bi Uredba nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost osigurala potreban okvir i postupak, pri čemu bi se poboljšalo međusobno povjerenje u njihov pristup nadzornim aktivnostima i odlučivanje tijekom tih aktivnosti.

⁽¹⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 44.⁽²⁾ SL L 326, 10.12.2010., str. 11.⁽³⁾ SL L 327, 11.12.2010., str. 13.

- (8) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog u skladu s člankom 27. stavkom 1. Direktive 2004/49/EZ,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuje zajednička sigurnosna metoda (CSM) za nadzor sigurnosne učinkovitosti nakon izdavanja potvrde o sigurnosti za željezničke prijevoznike ili rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom iz Priloga IV. Uredbi (EU) br. 1158/2010 odnosno Priloga III. Uredbi (EU) br. 1169/2010.

2. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost primjenjuju zajedničku sigurnosnu metodu za nadziranje ispunjavanja zakonske obveze primjene sustava upravljanja sigurnošću od strane željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, kako bi se osigurala kontrola svih rizika povezanih s njihovim aktivnostima, uključujući održavanje, opskrbu materijalom i korištenje ugovornih prijevoznika, te da bi se prema potrebi provjerila primjena Uredbe Komisije (EU) br. 1078/2012 od 16. studenoga o zajedničkoj sigurnosnoj metodi nadziranja, koju moraju primjenjivati željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture nakon dobivanja potvrde o sigurnosti ili rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, te subjekti zaduženi za održavanje⁽¹⁾.

3. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost primjenjuju ovu Uredbu za obavljanje nadzornih aktivnosti u skladu s člankom 16. stavkom 2. točkom (f) Direktive 2004/49/EZ i za savjetovanje država članica o učinkovitosti sigurnosnog regulatornog okvira.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe, „nadzor” ima značenje propisano člankom 2. Uredbe (EU) br. 1158/2010 i člankom 2. Uredbe (EU) br. 1169/2010.

Članak 3.

Nadzorna strategija i plan(ovi)

1. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost razvija i provodi nadzornu strategiju i plan ili planove, u kojima su opisani ciljevi njegovih aktivnosti i određeni prioriteti za nadzor, u skladu s Prilogom.

2. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost prikuplja i analizira informacije iz različitih izvora. Prikupljene informacije i rezultate nadzora upotrebljava za potrebe navedene u članku 1.

⁽¹⁾ SL L 320, 17.11.2012., str. 8.

3. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost redovito pregledava strategiju i plan ili planove u svjetlu iskustva, pri čemu koristi prikupljene informacije i rezultate nadzora.

Članak 4.

Tehnike provođenja nadzora

1. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost donosi tehnike nadzornih aktivnosti. Te tehnike obično uključuju razgovore s osobama na različitim razinama u organizaciji, pregledavanje dokumenata i evidencija u vezi sa sustavom upravljanja sigurnošću i ispitivanje sigurnosnih rezultata sustava upravljanja, dobivenih inspekcijskim pregledima ili povezanim aktivnostima.

2. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost osigurava da njegove nadzorne aktivnosti uključuju provjeru

- (a) učinkovitosti sustava upravljanja sigurnošću;
- (b) učinkovitosti pojedinačnih ili djelomičnih elemenata u sustavu upravljanja sigurnošću, uključujući operativne aktivnosti.

Članak 5.

Veze između ocjene i nadzora

1. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koristi informacije prikupljene tijekom ocjenjivanja sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, radi nadzora daljnje primjene sustava upravljanja sigurnošću nakon izdavanja potvrde o sigurnosti ili rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

2. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također koristi informacije, prikupljene tijekom nadzornih aktivnosti, za ponovno ocjenjivanje sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture prije obnavljanja potvrde o sigurnosti ili rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

Članak 6.

Stručna sposobnost osoba uključenih u nadzorne aktivnosti

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima uspostavljen sustav kojim se osigurava da nadzorne aktivnosti obavljaju stručno osposobljene osobe.

Članak 7.

Mjerila za odlučivanje

1. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost određuje i objavljuje mjerila za odlučivanje o tome kako nadzire, promiče i prema potrebi provodi usklađivanje sa sigurnosnim regulatornim okvirom. Ta mjerila uključuju i pitanja neusklađenosti u vezi s daljnjom primjenom sustava upravljanja sigurnošću i sigurnosnog regulatornog okvira.

2. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost donosi i objavljuje postupak kojim se željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture omogućuje da podnesu prigovor na odluke done-sene tijekom nadzornih aktivnosti, ne dovodeći u pitanje zahtjev za sudsko preispitivanje tih odluka.

Članak 8.

Usklađivanje i suradnja

1. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost, uključena u nadzor željezničkog prijevoznika koji djeluje u više od jedne države članice, usklađuju svoj pristup nadzoru, kako bi osigurala da je sustav upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika učinkovit i da obuhvaća sve odgovarajuće aktivnosti. Aktivnosti usklađivanja uključuju dogovor o tome koje će informacije nacionalna tijela nadležna za sigurnost razmjenjivati da bi osigurala zajednički pristup nadzoru određenog željezničkog prijevoznika. Također

uključuje razmjenu informacija o nadzornoj strategiji i planu ili planovima dotičnih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, uključujući sve relevantne rezultate, kako bi se omogućio zajednički pristup rješavanju neusklađenosti.

2. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost, zajedno s nacionalnim istražnim tijelima, tijelima za certificiranje subjekata zaduženih za održavanje i drugim nadležnim tijelima, razvijaju dogovore o suradnji radi razmjene informacija i usklađivanja odgovora na svako nepoštivanje regulatornog okvira u području sigurnosti.

Članak 9.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 7. lipnja 2013.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 16. studenoga 2012.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

PRILOG

Nadzorne aktivnosti

1. Uspostava nadzorne strategije i plana ili planova
Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost:
 - (a) određuje područja ciljanih nadzornih aktivnosti;
 - (b) razvija nadzorni plan ili planove, kojima pokazuje kako će provoditi nadzornu strategiju tijekom trajanja valjane potvrde o sigurnosti/rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom;
 - (c) izrađuje početnu procjenu sredstava potrebnih za provedbu plana ili planova na temelju utvrđenih ciljanih područja;
 - (d) dodjeljuje sredstva za provedbu plana ili planova;
 - (e) koristi podatke/informacije iz različitih izvora kao ulazni materijal za strategiju i plan ili planove. Izvori mogu uključivati informacije prikupljene tijekom ocjenjivanja sustava upravljanja sigurnošću, rezultate prethodnih nadzornih aktivnosti, informacije iz odobrenja za početak uporabe podsustava ili vozila, izvješća/preporuke nacionalnih istražnih tijela u vezi s nesrećama, druga izvješća ili podatke o nesrećama/nezgodama, godišnja izvješća željezničkih prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koja se dostavljaju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, godišnja izvješća o održavanju koja dostavljaju subjekti zaduženi za održavanje, prigovore građana i druge relevantne izvore.
2. Dostavljanje nadzorne strategije i plana ili planovima
Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost:
 - (a) dostavlja opće ciljeve nadzorne strategije i opće obrazloženje plana ili planova dotičnim željezničkim prijevoznicima ili upraviteljima infrastrukture i prema potrebi drugim zainteresiranim stranama;
 - (b) dostavlja željezničkim prijevoznicima ili upraviteljima infrastrukture opće obrazloženje o provedbi nadzornog plana ili planova.
3. Provedba nadzornih strategija i plana ili planova
Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost:
 - (a) izvršava plan ili planove kako je predviđeno;
 - (b) poduzima razmjerne mjere za rješavanje neusklađenosti, uključujući izdavanje svih hitnih sigurnosnih upozorenja kada je to potrebno;
 - (c) ocjenjuje u kolikoj je mjeri željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, u određenom vremenskom razdoblju, primjereno razvio i proveo akcijski plan ili planove za ispravljanje neusklađenosti koju je utvrdilo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost.
4. Rezultati nadzornog plana ili planova
Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost:
 - (a) razmjenjuje s dotičnim željezničkim prijevoznikom ili upraviteljem infrastrukture rezultate učinkovitosti njihovog sustava upravljanja sigurnošću u osiguravanju sigurnog rada, uključujući utvrđivanje područja u kojima željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture pokazuju elemente neusklađenosti;
 - (b) ima pregled sigurnosne učinkovitosti pojedinih željezničkih prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koji djeluju u njegovoj državi članici;
 - (c) objavljuje i dostavlja zainteresiranim stranama svoje stavove o ukupnoj sigurnosnoj učinkovitosti u državi članici;
 - (d) objavljuje i dostavlja zainteresiranim stranama svoje stavove o učinkovitosti sigurnosnog regulatornog okvira.
5. Pregledavanje nadzornih aktivnosti
Na temelju iskustva prikupljenog tijekom nadzornih aktivnosti, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u redovitim vremenskim razmacima:
 - (a) pregledava plan ili planove da bi provjerilo prikladnost prvobitne ciljane aktivnosti, korištenja podataka/informacija iz različitih izvora, rezultata nadzora i raspodjele sredstava, te prema potrebi mijenja prioritete;
 - (b) unosi potrebne izmjene u plan ili planove, ako ih treba izmijeniti, i razmatra utjecaj izmjena na nadzornu strategiju;

- (c) prema potrebi doprinosi svojoj državi članici na način da dostavlja svoje stavove i sve prijedloge radi rješavanja svih nedostataka u sigurnosnom regulatornom okviru.
-

32012L0036

L 321/54

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

20.11.2012.

DIREKTIVA KOMISIJE 2012/36/EU**od 19. studenoga 2012.****o izmjeni Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 8.,

budući da:

(1) Kodovi i potkodovi navedeni u Prilogu I. Direktivi 2006/126/EZ moraju se ažurirati uzimajući u obzir nove kategorije vozila koje su uvedene Direktivom 2006/126/EZ čije se tehničke značajke razlikuju od onih koje su na snazi u skladu s Direktivom Vijeća 91/439/EEZ od 29. srpnja 1991. o vozačkim dozvolama ⁽²⁾. S tim u vezi vozačke dozvole dobivene prije stupanja na snagu Direktive 2006/126/EZ od 19. siječnja 2013. moraju ostati na snazi.

(2) Sadržaj vozačkih ispita za vozila kategorije C1 mora se prilagoditi različitim značajkama vozila iz te kategorije. Za razliku od vozila kategorije C, koja su namijenjena za specijalni prijevoz robe, kategorija C1 je raznorodna i uključuje brojna vozila, kao što su npr. vozila za korištenje u slobodno vrijeme ili osobna vozila, interventna vozila ili vatrogasna vozila, ili dostavna (gospodarska) vozila koja se upotrebljavaju u profesionalne svrhe, ali pri čemu vožnja nije primarna djelatnost vozača. Od vozača takvih vozila ne bi se na vozačkom ispitu trebalo zahtijevati da pokažu svoje poznavanje pravila ili opreme koje vrijedi samo za vozače koji podliježu zakonodavstvu koje se odnosi na profesionalni prometni sektor, kao što je Uredba (EZ) br. 561/2006

Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva o cestovnom prometu ⁽³⁾ i Uredba Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o korištenju tahografa koje se odnosi na cestovni promet ⁽⁴⁾. Takva prilagodba važećih pravila smanjila bi opasnost da vozači voze preopterećena vozila kategorije B kako bi izbjegli troškove osposobljavanja i položili ispit za vozila kategorija C ili C1 i tako poboljšali sigurnost na cesti. Na taj bi se način smanjilo i upravno i financijsko opterećenje za mala i srednja poduzeća i mikropoduzeća koja pri obavljanju svojih djelatnosti koriste takva dostavna (gospodarska) vozila.

(3) Zahtjevi u vezi s ispitnim motociklima kategorija A1, A2 i A koji se rabe za ispit vještina i ponašanja, moraju se prilagoditi tehničkom razvoju, posebno razvoju i široj uporabi električnih motocikla. Tehničke specifikacije za ispitna vozila moraju se također prilagoditi tako da osiguraju da se kandidati testiraju na vozilima koja su reprezentativna za kategoriju za koju im se vozačka dozvola izdaje.

(4) Minimalni zahtjevi za ispitna vozila i sadržaj ispita vještina i ponašanja za vozila kategorija C i D moraju se prilagoditi tehničkom napretku, uzimajući pritom posebno u obzir sve veći razvoj i uporabu u prijevoznj industriji modernih, sigurnijih i ekološki manje škodljivih vozila koja su opremljena brojnim poluautomatskim ili hibridnim sustavom prijenosa (mjenjačem). U okviru ispitivanja sposobnosti vozača, potrebno je ispitati njegovu sposobnost uporabe sustava prijenosa (mjenjača) na siguran, ekonomičan i ekološki neškodljiv način. Pojednostavnjenje valjanih ograničenja, povezanih s vožnjom vozila s automatskim mjenjačem, smanjilo bi upravno i financijsko opterećenje za mala i srednja poduzeća i mikropoduzeća koja prometuju u cestovnom prometu.

(5) Budući da će se Direktiva 2006/126/EZ u cijelosti primjenjivati od 19. siječnja 2013. ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

⁽¹⁾ SL L 403, 30.12.2006., str. 18.⁽²⁾ SL L 237, 24.8.1991., str. 1.⁽³⁾ SL L 102, 11.4.2006., str. 1.⁽⁴⁾ SL L 370, 31.12.1985., str. 8.

- (6) Direktivu 2006/126/EZ potrebno je stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (7) Mjere predviđene ovom Direktivom u skladu su s mišljenjem Odbora za vozačke dozvole,

njih navodi takva uputa. Države članice određuju načine tog upućivanja.

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

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Prilozi I. i II. Direktivi 2006/126/EZ izmjenjuju se u skladu s Prilogom ovoj Direktivi.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 31. prosinca 2013. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 19. studenoga 2012.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

PRILOG

- I. U Prilogu I. Direktivi 2006/126/EZ, stavak 3., u vezi sa stranicom 2. vozačke dozvole, točka (a) točke 12. mijenja se kako slijedi:
1. Umeće se sljedeći kod 46;
„46. Samo tricikli”
 2. Briše se kod 72.
 3. Kod 73 zamjenjuje se sljedećim:
„73. Ograničeno na vozila kategorije B tipa motornih četverocikla (B1)”
 4. Brišu se kodovi od 74 do 77.
 5. Kod 79 zamjenjuje se sljedećim:
„79. [...] Ograničeno na vozila koja su u skladu sa specifikacijama navedenim u zgradama, za primjenu članka 13. ove Direktive
79.01. Ograničeno na dvokolice s bočnom prikolicom ili bez nje
79.02. Ograničeno na vozila kategorije AM tricikle ili lake četverocikle
79.03. Ograničeno na tricikle
79.04. Ograničeno na tricikle kombinirane s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kg
79.05. Motocikl kategorije A1 s omjerom snage/težine iznad 0,1 kW/kg
79.06. Vozilo kategorije BE čija najveća dopuštena masa priključnog vozila prelazi 3500 kg”
 6. Umeću se sljedeći kodovi 80 i 81:
„80. Ograničeno na vlasnike dozvole za vozilo kategorije A motornog tricikla čija je starosna dob do 24 godine
81. Ograničeno na vlasnike vozačke dozvole za vozilo kategorije A tipa motornih dvokolica s dva kotača čija je starosna dob do 21 godinu”
 7. Umeće se sljedeći kod 90:
„90. Kodovi koji se upotrebljavaju u kombinaciji s kodovima koje određuju preinake vozila”
 8. Kod 96 zamjenjuje se sljedećim:
„96. Vozila kategorije B kombinirana s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa prelazi 750 kg kad najveća dopuštena masa takve kombinacije prelazi 3 500 kg, ali ne prelazi 4 250 kg”;
 9. Dodaje se sljedeći kod 97:
„97. Nije dopušteno za vozila kategorije C1 koja pripadaju u područje primjene Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu(*)

(*) SL L 370, 31.12.1985., str. 8”
- II. Prilog II. Direktivi 2006/126/EZ mijenja se kako slijedi:
1. Točka 4.1.1 zamjenjuje se sljedećim:
„4.1.1. Pravila o vremenima vožnje i razdobljima odmora, kako su utvrđena Uredbom (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva u vezi s cestovnim prometom(*); korištenje tahografa u skladu s odredbama Uredbe (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu.

(*) SL L 102, 11.4.2006., str. 1.”

2. Umeće se sljedeća točka 4.1a:

„4.1.a Države članice mogu kandidate za dozvolu za vozila kategorija C1 ili C1E izuzeti iz područja primjene Uredbe (EEZ) br. 3821/85 koje se odnosi na poznavanje tema navedenih u točkama od 4.1.1 do 4.1.3.”

3. Točka 5.1 zamjenjuje se sljedećim:

„5.1. Sustav prijenosa kod vozila (mjenjač)

5.1.1. Za vožnju vozila s ručnim mjenjačem potrebno je položiti ispit vještina i postupanja na vozilima s ručnim mjenjačem.

„Vozilo s ručnim mjenjačem” znači vozilo koje je opremljeno s papučicom spojke (ili ručicom mjenjača kojom se upravlja ručno za kategorije A, A2 i A1) kojom upravlja vozač pri pokretanju, zaustavljanju ili mijenjanju brzina vozila.

5.1.2. Vozila koja ne ispunjavaju kriterije utvrđene u točki 5.1.1 smatraju se kao vozila s automatskim prijenosom (mjenjačem).

Ako kandidat polaže ispit vještina i ponašanja na vozilu s automatskim mjenjačem to se, ne dovodeći u pitanje točku 5.1.3, bilježi u dozvolu koja se izdaje na temelju takva ispita. Dozvole s tim navodom upotrebljavaju se za vožnju vozila s automatskim mjenjačem.

5.1.3. Posebne odredbe u vezi vozila kategorija C, CE, D i DE

Države članice mogu se odlučiti da na vozačkim dozvolama za vozila kategorija C, CE, D ili DE iz točke 5.1.2. ne navode nikakva ograničenja za vozila s automatskim mjenjačem, ako kandidat već ima vozačku dozvolu dobivenu na temelju obavljenog ispita na vozilu s ručnim mjenjačem za barem jednu od sljedećih kategorija: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, D1 ili D1E i ako je tijekom ispita vještina i ponašanja obavio operacije iz točke 8.4.”

4. Točka 5.2 mijenja se kako slijedi:

(a) prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„5.2. Vozila koja se upotrebljavaju na ispitima vještine i ponašanja ispunjavaju minimalne kriterije navedene dalje u tekstu. Države članice mogu predvidjeti strože kriterije ili dodati druge. Države članice mogu za vozila kategorija A1, A2 i A, koja se upotrebljavaju na ispitima vještine i ponašanja, dopustiti odstupanje od 5 cm³ ispod zahtijevanog minimalnog obujma cilindra.”;

(b) tekst u vezi s kategorijama A1, A2 i A zamjenjuje se sljedećim:

„Kategorija A1

Motocikl kategorije A1 bez bočne prikolice sa snagom od najviše 11 kW i odnosom snage i težine koji ne prelazi 0,1 kW/kg i koji postiže brzinu od najmanje 90 km/h.

Ako motocikl pokreće motor s unutarnjim izgaranjem, obujam cilindra motora mora biti najmanje 120 cm³.

Ako motocikl pokreće električni motor, omjer snage i težine vozila mora biti najmanje 0,08 kW/kg;

Kategorija A2

Motocikl bez bočne prikolice, sa snagom od najmanje 20 kW, ali koja ne prelazi 35 kW i omjerom snage i težine koji ne prelazi 0,2 kW/kg.

Ako motocikl pokreće motor s unutarnjim izgaranjem, radni obujam motora mora biti najmanje 400 cm³.

Ako motocikl pokreće električni motor, omjer snage i težine vozila mora biti najmanje 0,15 kW/kg;

Kategorija A

Motocikl bez bočne prikolice, čija je masa bez tereta veća od 180 kg, snage najmanje 50 kW. Države članice mogu prihvatiti odstupanje od 5 kg ispod zahtijevanog minimuma mase.

Ako motocikl pokreće motor s unutarnjim izgaranjem, radni obujam motora mora biti najmanje 600 cm³.

Ako motocikl pokreće električni motor, omjer snage i težine vozila mora biti najmanje 0,25 kW/kg;”;

- (c) tekst u vezi s kategorijama C i CE zamjenjuje se sljedećim:

„Kategorija C

Vozilo k kategorije C s najvećom dopuštenom masom od najmanje 12 000 kg, duljine od najmanje 8 m, širine od najmanje 2,40 m koje može postići brzinu najmanje 80 km/h; opremljeno sustavom protiv blokiranja kočnica, mjenjačem kojim vozač mora ručno mijenjati brzine te tahografom kako je predviđeno Uredbom (EEZ) br. 3821/85; odjeljak za teret sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje kao kabina; vozilo ima najmanje 10 000 kg stvarne ukupne mase;

Kategorija CE

Zglobno vozilo ili kombinacija ispitnog vozila kategorije C i priključnog vozila duljine najmanje 7,5 m; zglobno vozilo i kombinacija imaju najveću dopuštenu masu od najmanje 20 000 kg, duljinu najmanje 14 m i širinu najmanje 2,4 m te mogu postići brzinu od najmanje 80 km/h; opremljeni su sustavom protiv blokiranja kotača, mjenjačem kojim vozač mora mijenjati brzine i tahografom kako je određeno Uredbom (EEZ) br. 3821/85; odjeljak za teret sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje kao kabina; zglobno vozilo i kombinacija ispitnog vozila imaju najmanje 15 000 kg stvarne ukupne mase;”;

5. Točka 8.1.4 zamjenjuje se sljedećim:

„8.1.4. Provjera servo sustava kočenja i upravljanja; provjera stanja kotača, matica kotača, blatobrana, vjetrobranskog stakla, prozora i brisača, tekućina (npr. motorno ulje, tekućina za hlađenje, tekućina za pranje stakla); provjera i korištenje ploče s instrumentima, uključujući tahograf, kako je utvrđeno Uredbom (EEZ) br. 3821/85. Ovaj se zadnji zahtjev ne primjenjuje na kandidate za vozačku dozvolu za vozila kategorija C1 ili C1E koja nisu u području primjene ove Uredbe;”

6. Umeće se sljedeća točka 8.4:

„8.4. Sigurna i energetska učinkovita vožnja

8.4.1. Vožnja na način koji osigurava sigurnost te smanjuje potrošnju goriva i emisije tijekom ubrzavanja, usporavanja, vožnje uzbrdo i nizbrdo, kad je to potrebno mijenjanjem brzina ručno.”

7. Točka 9.3.2 zamjenjuje se sljedećim:

„9.3.2. Vožnja koja osigurava ekonomičnost i sigurnost te energetska učinkovitost, uzimajući pritom u obzir broj okretaja u minuti, mijenjanje brzina, kočenje i ubrzavanje (samo kategorije B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);”.

32012L0045

L 332/18

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

4.12.2012.

DIREKTIVA KOMISIJE 2012/45/EU**od 3. prosinca 2012.****o drugoj prilagodbi znanstvenom i tehničkom napretku Priloga Direktivi 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o kopnenom prijevozu opasnih tvari****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 8. stavak 1.,

budući da:

- (1) Odjeljak I.1. Priloga I., odjeljak II.1. Priloga II. i odjeljak III.1. Priloga III. Direktivi 2008/68/EZ odnose se na odredbe iz međunarodnih sporazuma o kopnenom prijevozu opasnih tvari u cestovnom i željezničkom prometu te prometu unutarnjim plovnim putovima, kako je određeno u članku 2. te Direktive.
- (2) Odredbe tih međunarodnih sporazuma ažuriraju se svake dvije godine. Stoga se posljednje izmijenjene inačice tih sporazuma primjenjuju od 1. siječnja 2013., s prijelaznim razdobljem do 30. lipnja 2013.
- (3) Odjeljak I.1. Priloga I., odjeljak II.1. Priloga II. i odjeljak III.1. Priloga III. Direktivi 2008/68/EZ stoga treba na odgovarajući način izmijeniti.
- (4) Mjere predviđene ovom Direktivom u skladu su s mišljenjem Odbora za prijevoz opasnih tvari,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.**Izmjene Direktive 2008/68/EZ**

Direktiva 2008/68/EZ mijenja se kako slijedi:

1. U Prilogu I., odjeljak I.1. zamjenjuje se sljedećim:

„I.1. ADR

Prilozi A i B ADR-u, koji se primjenjuju s učinkom od 1. siječnja 2013., pri čemu se izraz 'ugovorna stranka' zamjenjuje izrazom 'država članica' prema potrebi."

2. U Prilogu II., odjeljak II.1. zamjenjuje se sljedećim:

„II.1. RID

Prilog RID-u, priložen u Dodatku C COTIF-u, koji se primjenjuju s učinkom od 1. siječnja 2013., pri čemu se izraz 'država ugovornica RID' zamjenjuje izrazom 'država članica' prema potrebi."

3. U Prilogu III., odjeljak III.1. zamjenjuje se sljedećim:

„III.1. ADN

Propisi priloženi ADN-u, koji se primjenjuju s učinkom od 1. siječnja 2013., kao i članak 3. stavci (f) i (h), te članak 8. stavci 1. i 3. ADN-a, pri čemu se izraz 'država ugovornica' zamjenjuje izrazom 'država članica' prema potrebi."

Članak 2.**Prenošenje**

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 30. lipnja 2013. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

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

Članak 3.**Stupanje na snagu**

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.

⁽¹⁾ SL L 260, 30.9.2008., str. 13.

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 3. prosinca 2012.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

32012R1146

L 333/7

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

5.12.2012.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1146/2012**od 3. prosinca 2012.****o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2005. o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji obavlja let i stavljanju izvan snage članka 9. Direktive 2004/36/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 4. ⁽²⁾,

budući da:

- (1) Uredbom Komisije (EZ) br. 474/2006 ⁽³⁾ od 22. ožujka 2006. uspostavljen je popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005.
- (2) U skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 neke države članice i Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (dalje u tekstu „EASA“) dostavile su Komisiji informacije koje su relevantne za ažuriranje popisa Zajednice. Treće zemlje su također dostavile relevantne podatke. Na toj osnovi treba ažurirati popis Zajednice.
- (3) Komisija je sve zračne prijevoznike kojih se to tiče obavijestila izravno, ili kada to nije bilo izvedivo, putem tijela odgovornih za njihov regulatorni nadzor, navodeći bitne činjenice i razloge koji čine osnovu za donošenje odluke da se za njih uvede zabrana letenja unutar Unije ili da se promjene uvjeti zabrane letenja izrečene zračnom prijevozniku koji je uključen u popis Zajednice.
- (4) Komisija je dotičnim zračnim prijevoznicima dala mogućnost uvida u dokumente koje su dostavile države članice, kao i mogućnost da u roku od 10 radnih dana podnesu pismene primjedbe i daju usmeni iskaz Komisiji i Odboru za sigurnost zračnog prometa koji je uspostavljen Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3922/1991 od 16. prosinca 1991. o harmonizaciji tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva ⁽⁴⁾.
- (5) Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa primilo je od Komisije ažurirane informacije u vezi s tekućim zajedničkim savjetovanjima otvorenim u okviru Uredbe (EZ) br. 2111/2005 i njezine provedbene Uredbe (EZ)

br. 473/2006 ⁽⁵⁾, s nadležnim tijelima i zračnim prijevoznicima sljedećih država: Alžir, Aruba, Bangladeš, Burkina Faso, Kamerun, Srednjoafrička Republika, Kina, Komori, Kuba, Curaçao, Egipat, Etiopija, Gruzija, Gvineja Bisau, Lesoto, Malavi, Mali, Nepal, Pakistan, Ruska Federacija, St. Maarten, Ukrajina, Jemen; Eritreja, Libija; Afganistan, Angola, Benin, Kongo-Brazzaville, Demokratska Republika Kongo, Džibuti, Demokratska Narodna Republika Koreja, Ekvatorska Gvineja, Gabon, Gana, Honduras, Indonezija, Iran, Jordan, Kazahstan, Kirgistan, Liberija, Madagaskar, Mauritanija, Mozambik, Filipini, Ruanda, Sveti Toma i Prinsipe, Sijera Leone, Sudan, Surinam, Svazi, Venezuelala i Zambija.

- (6) Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa saslušalo je izlaganje EASA-e o rezultatima analize izvješća o revizijama koje je izvela Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (dalje u tekstu ICAO) u okviru Univerzalnog programa revizije nadzora sigurnosti (USOAP). Države članice su bile pozvane da daju prednost inspekcijskim pregledima na stajanci onih zračnih prijevoznika koji su licencirani u državama za koje je ICAO utvrdio značajan sigurnosni problem (probleme) ili za koje je EASA zaključila da kod njih postoje ozbiljne manjkavosti u sustavu za nadzor sigurnosti. Bez obzira na savjetovanja koja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005 poduzima Komisija, ovim se omogućuje dobivanje dodatnih informacija o performansama sigurnosti zračnih prijevoznika licenciranih u tim državama.
- (7) Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa saslušao je izlaganje EASA-e o rezultatima analize inspekcijskih pregleda na stajanci koje su izvedene u okviru programa ocjenjivanja stranih zrakoplova (SAFA) u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁶⁾.
- (8) Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa također je saslušalo izlaganje EASA-e o projektima tehničke pomoći izvedenim u državama na koje se odnose mjere iz Uredbe (EZ) br. 2111/2005. Obaviješten je o zahtjevima za daljnju tehničku pomoć i suradnju za poboljšanje upravne i tehničke sposobnosti nadležnih tijela za civilni zračni promet s ciljem otklanjanja neusklađenosti s primjenjivim međunarodnim standardima. Države članice su bile pozvane da se odazovu na ove zahtjeve na dvostranoj osnovi, u suradnji s Komisijom i EASA-om.

⁽¹⁾ SL L 344, 27.12.2005., str. 15.⁽²⁾ SL L 143, 30.4.2004., str. 76.⁽³⁾ SL L 84, 23.3.2006., str. 14.⁽⁴⁾ SL L 373, 31.12.1991., str. 4.⁽⁵⁾ SL L 84, 23.3.2006., str. 8.⁽⁶⁾ SL L 296, 25.10.2012., str. 1.

(9) Uredbu (EZ) br. 474/2006 treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.

(10) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost zračnog prometa.

Zračni prijevoznici iz Europske unije

(11) Na temelju analize koju je provela EASA na informacijama dobivenim iz SAFA inspekcijskih pregleda na stajankama izvedenih na zrakoplovima određenih zračnih prijevoznika iz Unije ili iz inspekcija standardizacije koje je izvela EASA, kao i iz specifičnih inspekcijskih pregleda i revizija koje su izvela nacionalna zrakoplovna tijela, neke su države članice poduzele određene prisilne mjere. One su o tim mjerama obavijestile Komisiju i Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa: Grčka je obavijestila da je prijevozniku Sky Wings suspendirana svjedodžba o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) nakon što je 7. listopada 2012. suspendirano odobrenje njegove organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti; Luksemburg je obavijestio da je AOC zračnog prijevoznika Strategic Airlines bio opozvan 8. listopada 2012. i da taj zračni prijevoznik više ne postoji; Španjolska je obavijestila da je zračni prijevoznik IMD Airways uspješno proveo korektivne mjere te da ostaje pod povećanim nadzorom; Slovenija je obavijestila da je AOC zračnog prijevoznika Linxair Business Airlines opozvan 12. listopada 2012.

Air Algérie

(12) Uzimajući u obzir rezultate inspekcijskih pregleda na stajankama koje su tijekom 2008. i 2009. izvedene u okviru programa SAFA na zrakoplovima kojima operira zračni prijevoznik Air Algérie, Komisija je u prosincu 2009. započela formalna savjetovanja s nadležnim tijelom Alžira (DACM), kako je detaljno navedeno u uredbama (EZ) br. 590/2010 ⁽¹⁾ i (EZ) br. 1071/2010 ⁽²⁾. Ta su formalna savjetovanja rezultirala provedbom zadovoljavajućih rješenja za kratkoročno otklanjanje utvrđenih manjkavosti u pogledu sigurnosti, a DACM i zračni prijevoznik Air Algérie su također razvili stabilni plan korektivnih i preventivnih mjera za održiva rješenja. Performanse sigurnosti zračnog prijevoznika Air Algérie se i dalje provjeravaju putem rezultata programa SAFA zajedno s mjesečnim izvješćima koje Komisiji dostavlja DACM o rezultatima njihovih nadzornih aktivnosti nad tim zračnim prijevoznikom te o napretku postignutom u provedbi ranije navedenih korektivnih i preventivnih planova.

(13) Uzimajući u obzir povoljna kretanja zapažena na rezultatima inspekcija izvedenih u okviru programa SAFA od 2010., nepostojanje ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti i provedbu korektivnih i preventivnih mjera u skladu s planiranim, Komisija je u srpnju 2012. odlučila završiti formalna savjetovanja s DACM-om u skladu s Urednom (EZ) br. 2111/2005.

Comlux Aruba N.V.

(14) U veljači 2012., nadležno tijelo Arube se obvezalo da će unijeti izmjene u svoj nacionalni pravni sustav te da će poduzeti upravne mjere u pogledu zračnog prijevoznika Comlux Aruba, kako bi se osiguralo da se od 1. kolovoza 2012. operativni nadzor nad tim zračnim prijevoznikom može obavljati iz Arube.

(15) Kako bi dobili najnovije informacije o ovom pitanju, Komisija, EASA i određeni članovi Odbora za sigurnost zračnog prometa održali su 15. listopada 2012. u Bruxellesu savjetovanje s nadležnim tijelom Arube. To je tijelo obavijestilo i dalo dokaze o tome da je zakonodavstvo o letačkim operacijama izmijenjeno kako bi se osnažili zahtjevi u pogledu uspostavljanja glavnog sjedišta u Arubi. To je tijelo također potvrdilo da je u Arubi uspostavljen zadovoljavajući operativni nadzor nad prijevoznikom Comlux Aruba N.V. U tom su smislu kod tog zračnog prijevoznika provedene promjene u vezi s organizacijom i odgovornostima. Osim toga, njegov AOC je ograničen na jedan zrakoplov tipa B767 te se obnavlja samo na godišnjoj osnovi, pod uvjetom da su rezultati trajnog nadzora zadovoljavajući, kako bi se osigurala učinkovitost organizacijskih promjena.

(16) Komisija je uočila napredak koji su postigla nadležna tijela Arube te ih potiče da nastave svoja nastojanja u smislu osnaživanja svog sustava za nadzor civilnog zrakoplovstva u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti.

Zračni prijevoznici iz Republike Kongo

(17) Svi zračni prijevoznici certificirani u Republici Kongo, uključeni su od studenoga 2009. u popis u Prilogu A. Komisija i EASA održali su 12. listopada 2012. savjetovanje s nadležnim tijelom Republike Kongo (ANAC), tijekom kojeg je ANAC obavijestio o postignutom napretku u otklanjanju sigurnosnih problema koje je Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) utvrdila tijekom revizije izvedene 2008. u okviru Univerzalnog programa revizije nadzora sigurnosti (USOAP).

(18) ANAC je Komisiji dao dokaz o isteku AOC-a zračnog prijevoznika Société Nouvelle Air Congo i potvrdio da je taj zračni prijevoznik prestao obavljati svoje aktivnosti. Stoga, na temelju zajedničkih kriterija, tog zračnog prijevoznika treba brisati iz Priloga A.

(19) ANAC je Komisiji dao informaciju, da je sljedećim zračnim prijevoznicima bio izdan AOC: Canadian Airways' Congo, Émeraude, Equajet i Mistral Aviation. Međutim, ANAC nije dao dokaz da je za te zračne prijevoznike osiguran nadzor sigurnosni u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti, te se na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje da te zračne prijevoznike treba uključiti u Prilog A.

⁽¹⁾ SL L 170, 6.7.2010., str. 9.

⁽²⁾ SL L 306, 23.11.2010., str. 44.

- (20) Komisija je uočila napredak koji su postigla nadležna tijela Republike Kongo te ih potiče da nastave svoja nastojanja u smislu uspostavljanja sustava za nadzor civilnog zrakoplovstva u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti.

Zračni prijevoznici iz Demokratske Republike Kongo

- (21) Zračni prijevoznici certificirani u Demokratskoj Republici Kongo, uključeni su od ožujka 2006. ⁽¹⁾ u popis u Prilogu A. Nadležna tijela Demokratske Republike Kongo pokrenula su inicijativu za ponovno uspostavljanje aktivnih savjetovanja s Komisijom i EASA-om, što ukazuje na njihovu ozbiljnu namjeru provođenja temeljite revizije i potpune obnove zrakoplovne industrije kao i nacionalnog tijela za regulatorni nadzor.
- (22) Nadležna tijela Demokratske Republike Kongo obavijestila su Komisiji da je sljedećim zračnim prijevoznicima bio izdan AOC: Air Fast Congo, Fly Congo, Katanga Express, Katanga Wings, Mango Airlines i Will Airlift. Međutim, kako ANAC nije dao dokaz da je za te zračne prijevoznike osiguran nadzor sigurnosti u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti, na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje se da te zračne prijevoznike treba uključiti u Prilog A.
- (23) Nadležna tijela Demokratske Republike Kongo nisu Komisiji dala dokaz da su drugi zračni prijevoznici navedeni u Prilogu A prestali obavljati svoje aktivnosti. Stoga se na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje da ti zračni prijevoznici trebaju ostati u Prilogu A.
- (24) Komisija je uočila napredak koji su postigla nadležna tijela Demokratske Republike Kongo te ih potiče da nastave svoja nastojanja u smislu uspostavljanja sustava za nadzor civilnog zrakoplovstva u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti, ostajući i dalje predani daljnjem razvoju konstruktivnog dijaloga koji je nedavno ponovno uspostavljen.

Zračni prijevoznici iz Curaçaoa i St Maartena

- (25) ICAO je 2008. proveo revizijski nadzor u Nizozemskim Antilima ⁽²⁾, te je došao do brojnih nalaza u vezi sa svim

⁽¹⁾ Uvodne izjave (60) do (64) Uredbe (EZ) br. 474/2006 od 22. ožujka 2006., SL L 84, 23.3.2006., str. 18.

⁽²⁾ U listopadu 2010. Nizozemski Antili (koji su dio Kraljevine Nizozemske), rascijepili su se na dvije nove države: Curaçao i St Maarten. Kraljevina Nizozemska se sada sastoji od četiri države: Nizozemske (u Europi), Arube, Curaçaoa i St Maartena. Curaçao i St Maarten su pravni slijednici Nizozemskih Antila i stoga dijele isti registar zrakoplova (PJ). Od listopada 2010., obje su države morale svaka za sebe organizirati svoj sustav za nadzor sigurnosti u zrakoplovstvu te je svaka zemlja oformila svoja vlastita nadležna tijela. Radi međusobne ovisnosti ovih dviju zemalja, slučajevi su prikazani paralelno.

bitnim elementima njihovog sustava za nadzor sigurnosti. Posebno, nadležna tijela Nizozemskih Antila nisu imala dovoljno stručnog osoblja u područjima licenciranja osoblja, operacija zrakoplova, usluga u zračnoj plovidbi i zračnih luka, koji bi obavljali njihove funkcije nadzora sigurnosti.

- (26) Osim toga, slijedom ocjene Savezne uprave za zrakoplovstvo (FAA) Sjedinjenih Država u okviru programa IASA u rujnu 2011., Curaçao i St Maarten su premješteni iz kategorije 1. u kategoriju 2. zbog toga što je FAA smatrala da nisu dovoljno usklađeni s međunarodnim standardima sigurnosti.
- (27) Konačno, inspekcijskim pregledima na stajankama izvedenim u okviru programa SAFA ⁽³⁾ tijekom razdoblja od svibnja 2011. do svibnja 2012., utvrđeno je toliko nalaza da je u prosjeku bilo više od jedne ozbiljne manjkavosti po pregledu.
- (28) Kao rezultat, Komisija je započela savjetovanja s nadležnim tijelima Curaçaoa i St Maartena, te im je u srpnju 2012. uputila dopis u kojem se zahtijevaju detaljni podaci o tome koje se korektivne mjere poduzimaju ili planiraju. Ta savjetovanja još uvijek traju.
- (29) Nadležna tijela Curaçaoa i St Maartena odgovorila su Komisiji navodeći detalje o korektivnim mjerama koje se poduzimaju ili planiraju za rješavanje manjkavosti utvrđenih revizijama ICAO-a i FAA-e.
- (30) Nizozemska je obavijestila Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa da pruža aktivnu tehničku pomoć Curaçaou i St Maartenu, kako bi im pomogla u njihovim nastojanjima da uspostave sustav za nadzor sigurnosti koji je u skladu sa standardima ICAO-a.

- (31) Komisija je upoznata s mjerama nadležnih tijela Curaçaoa i St Maartena te ih potiče da odlučno nastave svoja nastojanja u smislu rješavanja manjkavosti u njihovom sustavu za nadzor sigurnosti u zrakoplovstvu, jer ako to ne učine Komisija će biti prisiljena poduzeti mjere u skladu s uredbom (EZ) br. 2111/2005. Države članice će putem prioritarnih inspekcijskih pregleda na stajankama u okviru programa SAFA nastaviti pozornost pratiti jesu li korektivne mjere učinkovite.

⁽³⁾ CAA-NL-2012-30, CAA-NL-2012-154, CAA-NL-2012-155, CAA-NL-2012-156, CAA-NL-2012-161, CAA-NL-2012-162; DGAC/F-2011-1628, DGAC/F-2011-1640, DGAC/F-2011-2007, DGAC/F-2011-2329, DGAC/F-2012-230, DGAC/F-2012-231, DGAC/F-2012-603, DGAC/F-2012-693.

Zračni prijevoznici iz Ekvatorske Gvineje

- (32) Svim zračnim prijevoznicima certificiranim u Ekvatorskoj Gvineji izrečena je zabrana letenja unutar EU-a te su od ožujka 2006. uključeni u Prilog A. Nadležno tijelo Ekvatorske Gvineje (DGAC) obavijestilo je Komisiji da je zračnom prijevozniku Tango Airways izdan AOC. Kako nema dokaza o bilo kakvoj promjeni mogućnosti DGAC-a da osigura nadzor nad zračnim prijevoznicima certificiranim u toj državi u skladu s primjenjivim standardima sigurnosti, na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje se da i ovog zračnog prijevoznika treba dodati u Prilog A.

Zračni prijevoznici iz Eritreje

- (33) Kao rezultat nalaza koje je utvrdio tijekom revizije provedene u Eritreji u studenome 2010., ICAO je obavijestio sve države ugovornice Čikaške konvencije o tri značajna sigurnosna problema (SSC) u područjima operacija, plovidbenosti i usluga u zračnoj plovidbi. Osim toga, ICAO je u svom završnom revizijskom izvješću naveo da pomanjkanje učinkovite provedbe međunarodnih sigurnosnih standarda iznosi 79,9 %.
- (34) Uzimajući u obzir ove rezultate, Komisija je započela formalna savjetovanja s nadležnim tijelom Eritreje (ER-CAA) kako bi zatražila detalje o tome koje mjere je ER-CAA poduzeo za rješavanje sigurnosnih manjkavosti utvrđenih u reviziji ICAO-a.
- (35) ER-CAA je dopisom obavijestio Komisiju da su dva značajna sigurnosna problema u vezi s plovidbenošću i uslugama u zračnoj plovidbi riješena, dok se treći značajni sigurnosni problem u vezi s certifikacijskim postupkom za izdavanje certifikata o sposobnosti zračnog prijevoznika tek treba riješiti, te da bi za njegovo otklanjanje bila potrebna validacijska misija ICAO-a. Međutim, podnesci ER-CAA-a nisu sadržavali bilo kakve informacije o korektivnim mjerama poduzetim za otklanjanje preostalog značajnog sigurnosnog problema niti bilo kakve informacije o operativnom nadzoru nad zračnim prijevoznicima Eritreje, koja je oba Eritreja ovlastila za obavljanje operacija u EU.
- (36) Komisija je više puta pozivala ER-CAA na konzultacijske sastanke, kako bi dobila dodatno pojašnjenje o nadzoru nad nositeljima AOC-a Eritreje. Međutim, ER-CAA je odbio sudjelovanje na tim sastancima.
- (37) ER-CAA je bio pozvan u Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa te je 21. studenoga 2012. dao svoj iskaz. ER-CAA je obavijestio da je ICAO prihvatio njihov plan korektivnih mjera i da kao rezultat izmjene njihovog primarnog zrakoplovnog zakonodavstva i službenog objavljivanja

propisa o civilnom zračnom prometu, smatraju sa svoje strane da je značajan sigurnosni problem riješen. Nije bilo jasno je li Eritreja zatražila validacijsku misiju ICAO-a iako prima pomoć od tima za sigurnost regionalnog ureda ICAO-a. Međutim, sa stajališta Odbora za sigurnost zračnog prometa oni nisu na odgovarajući način dokazali da su poduzeli sveobuhvatne mjere za rješavanje svih aspekata značajnog sigurnosnog problema. Također nisu mogli dati jasne podatke o načinu na koji je uređen nadzor u vezi sa zrakoplovima navedenim u AOC-ima koje je izdala Eritreja i koji uključuju zakupljene zrakoplove s posadom stranih zračnih prijevoznika, posljedica čega je da su ti zrakoplovi navedeni u nekoliko AOC-a, što nije u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti.

- (38) Iako su svi zračni prijevoznici koji su licencirani u Eritreji bili pozvani u Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa, samo je jedan od njih, Eritrean Airlines, 21. studenoga 2012. dao iskaz Odboru za sigurnost zračnog prometa. Ovaj zračni prijevoznik je potvrdio da dvama zrakoplovima tipa A320 obavljaju letove u Rim na temelju dogovora o zakupu zrakoplova s posadom, ali nije na zadovoljavajući način Odboru za sigurnost zračnog prometa dao jasne podatke o operativnom nadzoru i kontroli njegovih operacija.
- (39) Komisija i Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa prepoznaju napore uložene u rješavanje sigurnosnih manjkavosti u sustavu civilnog zrakoplovstva u Eritreji. Međutim, na temelju zajedničkih kriterija, do učinkovite provedbe odgovarajućih korektivnih mjera za otklanjanje manjkavosti koje je utvrdio ICAO, a posebno preostalog značajnog sigurnosnog problema, ocjenjuje se da nadležna tijela Eritreje u ovoj fazi i dalje nisu sposobna provesti i izvršiti odgovarajuće standarde sigurnosti kod zračnih prijevoznika koji su pod njihovim regulatornim nadzorom. Stoga bi svim zračnim prijevoznicima certificiranim u Eritreji trebalo izreći zabranu letenja te ih uključiti u Prilog A.
- (40) Kada se preostali značajni sigurnosni problem otkloni u skladu sa zahtjevima ICAO-a i kada se uspješno riješe veće manjkavosti utvrđene revizijom ICAO-a, Komisija je spremna, uz pomoć EASA-e i potporu država članica, organizirati ocjenu na licu mjesta kako bi provjerila postignuti napredak i pripremila ponovno razmatranje slučaja u Odboru za sigurnost zračnog prometa.

Rollins Air iz Hondurasa

- (41) Nadležna tijela Hondurasa zatražila su u lipnju 2012. da se zračni prijevoznik Rollins Air briše iz sigurnosnog popisa, na temelju suspenzije njegovog AOC-a. Dana 21. studenoga 2012. dostavili su dokaz da je AOC zračnog prijevoznika Rollins Air, koji je šest mjeseci bio suspendiran, istekao te je 24. rujna 2012. ukinut. Stoga na temelju zajedničkih kriterija, prijevoznika Rollins Air treba brisati iz Priloga A.

Zračni prijevoznici iz Indonezije

- (42) Savjetovanja s nadležnim tijelom Indonezije (DGCA) se nastavljaju s ciljem praćenja napretka DGCA-e pri osiguravanju da se nadzor sigurnosti svih zračnih prijevoznika certificiranih u Indoneziji obavlja u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti.
- (43) Dana 18. listopada 2012. održana je videokonferencija između Komisije, EASA-e i DGCA-e, tijekom koje je DGCA dala najnovije podatke u vezi s određenim zračnim prijevoznicima koji su pod njezinim nadzorom. Obavijestila je da je certificirano pet novih zračnih prijevoznika, to jest, Jayawijaya Dirantara 16. travnja 2012., Pacific Royale Airways 29. svibnja 2012., Citilink Indonesia 22. lipnja 2012., Angkasa Super Services 7. lipnja 2012. i Air Born Indonesia 6. ožujka 2012. Međutim, budući da DGCA nije dala dokaz da je za te zračne prijevoznike osiguran nadzor sigurnosti u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti, na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje se da bi te zračne prijevoznike trebalo uključiti u Prilog A.
- (44) Osim toga, DGCA je obavijestila da je zračni prijevoznik PT Sampoerna Air Nasantara promijenio svoje ime u PT Pegasus Air Services i da je PT Nyaman Air promijenio svoje ime u PT Heavy Lift te da stoga u Prilogu A treba promijeniti njihova imena.
- (45) DGCA je također obavijestila i potvrdila da je 25. svibnja 2012. bio opozvan AOC zračnog prijevoznika Dirgantara Air Service. Stoga se na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje da ovog zračnog prijevoznika trebalo brisati iz Priloga A.
- (46) DGCA je također obavijestila o rezultatima posjeta Savezne uprave za zrakoplovstvo SAD-a (FAA) Indoneziji s ciljem ocjenjivanja, koji je obavljen u rujnu 2012. Iako je FAA zamijetila poboljšanja u sustavu za nadzor sigurnosti u zrakoplovstvu tijekom proteklih godina, ipak je dala niz primjedbi i preporuka u pogledu osposobljavanja inspektora, nadziranja aktivnosti, politike izvršenja i postupaka stranog zračnog prometa, posebno što se tiče upotrebe kazni, te u pogledu potrebe za poboljšanjem nekih usluga na lokalnoj razini. DGCA se složila da dostavi primjerak službenog izvješća ovog ocjenjivačkog posjeta čim bude na raspolaganju.
- (47) Komisija i Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa uočavaju dobar napredak nadležnih tijela Indonezije te i dalje potiču njihova nastojanja da završe svoj posao na uspostavljanju zrakoplovnog sustava koji je u potpunosti u skladu sa standardima ICAO-a.

Zračni prijevoznici iz Kazahstana

- (48) Aktivno se nastavljaju savjetovanja s nadležnim tijelima Kazahstana. Nadležna tijela Kazahstana dala su nekoliko podnesaka, na temelju kojih je Komisija 17. listopada 2012., uz pomoć EASA-e, održala savjetodavni sastanak. Nadležna tijela Kazahstana saslušana su 21. studenoga 2012. i u Odboru za sigurnost zračnog prometa te su u tom smislu dala iskaz.
- (49) Nadležna tijela Kazahstana su izvijestila da napreduju u svojoj ambicioznoj reformi zrakoplovnog sektora koja traje od 2009. s ciljem unaprjeđenja sigurnosti zračnog prometa. Nakon donošenja novog kodeksa civilnog zrakoplovstva u srpnju 2010. i usvajanja više od 100 posebnih zrakoplovnih propisa, nadležna tijela sada napreduju u njihovoj primjeni. Također napreduju u izgradnji svojih sposobnosti uspostavljanjem Centra za ocjenjivanje sigurnosti letenja i regrutiranjem dodatnih kvalificiranih inspektora, što će se nastaviti u nadolazećim mjesecima. Napreduju i u ponovnom certificiranju zrakoplova i operatora.
- (50) Nadležna tijela Kazahstana su obavijestila da nastavljaju s poduzimanjem prisilnih mjera. Nalogom ministra prometa i komunikacija od 3. srpnja 2011. o uspostavljanju pravila za letačke operacije u civilnom zrakoplovstvu Republike Kazahstan, zrakoplovi izgrađeni u Sovjetskom savezu koji nisu u skladu sa standardima sigurnosti ICAO-a, od 1. studenoga 2012. ne smiju više letjeti unutar zračnog prostora Kazahstana; stoga su nadležna tijela Kazahstana izrekla zabranu letenja za 7 zrakoplova tipa Yak-40, 2 zrakoplova tipa Antonov 12, 5 zrakoplova tipa Antonov 24 i 1 zrakoplov tipa Tu-134⁽¹⁾.
- (51) Nadležna tijela Kazahstana su također obavijestila Komisiju da je 5 zračnih prijevoznika prestalo obavljati svoju aktivnost te su dostavila dokaz da je njihov AOC istekao i da nije bio obnovljen; ti su zračni prijevoznici: Asia Wings, Minas, Skybus, Skyjet i Sayakhat Airlines. Stoga na temelju zajedničkih kriterija ove zračne prijevoznike treba brisati iz Priloga A.
- (52) Nadležna tijela Kazahstana nadalje su obavijestila Komisiju da su se 4 zračna prijevoznika koja su se bavila komercijalnim zračnim prijevozom prestala baviti ovom djelatnošću te da su smanjili svoje flote i ponovno se certificirali za aktivnost radova iz zraka; ti zračni prijevoznici su: Aero Aircompany, AK Suncare Aircompany, Kazair West i odjel Ust-Kamenogorsk Air poduzeća EKA. Stoga na temelju zajedničkih kriterija te zračne prijevoznike treba brisati iz Priloga A.
- (53) Nadležna tijela Kazahstana obavijestila su da se prema nalogu predsjednika vlade ne može izdati niti jedan novi AOC dok nadležna tijela ne budu mogla u potpunosti ispunjavati svoje obveze prema ICAO-u.

⁽¹⁾ 7 zrakoplova tipa Yak-40; 2 zrakoplova tipa Antonov 12; 5 zrakoplova tipa Antonov 24; 1 zrakoplov tipa Tu-134.

(54) Zračni prijevoznik Air Astana saslušan je 21. studenoga 2012. u Odboru za sigurnost zračnog prometa, kako bi dali najnovije podatke o svojoj floti koja se trenutačno obnavlja te su u vezi s tim dali podneske. Obavijestili su da su nekoliko zrakoplova postupno prestali upotrebljavati te da se postupno uvode novi zrakoplovi unutar postojećih flota B767, B757, serije A320 i Fokker 50, a to su flote koje su već navedene u Prilogu B. Air Astana je naveo i predočio dokaz da su njegove performanse sigurnosti poboljšane. Nadležna tijela Kazahstana izjavila su, da su operacije zrakoplova koji se trenutačno nalaze u AOC-u, pod određenim kontinuiranom nadzorom. Nadležna tijela Arube su također dala dokaz, da je plovidbenost zrakoplova registriranih u Arubi, koji se trenutačno nalaze u AOC-u zračnog prijevoznika Air Astana, pod kontinuiranim nadzorom u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti te da su oni zadovoljni s pokazanim standardima plovidbenosti. Osim toga, države članice i EASA su potvrdile da se inspekcijskim pregledima na stajankama izvedenim u europskim zračnim lukama u okviru programa SAFA, nisu otkrili nikakvi posebni problemi. Stoga, u skladu sa zajedničkim kriterijima, Prilog B treba izmijeniti, kako bi se u okviru trenutačne razine operacija, dopustile operacije zrakoplova tipa B767, B757, serije A320 i Fokker 50 koji su navedeni ili će biti navedeni u AOC-u zračnog prijevoznika Air Astana, pod uvjetom da su ti zrakoplovi registrirani u Arubi, te da se AOC i sve njegove izmjene pravovremeno dostave Komisiji i Eurocontrol-u.

(55) Države članice će provjeravati stvarnu sukladnost s relevantnim standardima sigurnosti putem prioriternih inspekcijskih pregleda na stajankama koji će se obavljati na zrakoplovima zračnog prijevoznika Air Astana u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012. Ako rezultati takvih provjera, ili bilo koje druge informacije u vezi sa sigurnošću, pokažu da nisu ispunjeni međunarodni standardi sigurnosti, Komisija će biti prisiljena poduzeti mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

(56) Komisija i dalje podržava ambicioznu reformu sustava civilnog zrakoplovstva koju provode nadležna tijela Kazahstana te poziva njihova nadležna tijela da odlučno nastave svoja nastojanja ka uspostavljanju sustava za nadzor civilnog zrakoplovstva u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti. S tim ciljem, Komisija potiče nadležna tijela da nastave provedbu plana korektivnih mjera, koji se dogovoren s ICAO-om, dajući prednost dvama preostalim značajnim sigurnosnim problemima i ponovnom certificiranju svih operatora koji su pod njihovom nadležnošću. Kada se ti značajni sigurnosni problem otklone u skladu sa zahtjevima ICAO-a, Komisija je spremna, uz pomoć EASA-e i potporu država članica, organizirati ocjenu na licu mjesta kako bi provjerila postignuti napredak i pripremila ponovno razmatranje slučaja u Odboru za sigurnost zračnog prometa.

Zračni prijevoznici iz Kirgistana

(57) Za zračne prijevoznike s poslovnim nastanom u Kirgiskoj Republici vrijedi zabrana letenja od 2006. godine. Komisija je 5. listopada 2012., uz pomoć EASA-e, održala

savjetovanje s nadležnim tijelima Kirgistana, tijekom kojeg su ta nadležna tijela navela da je Kirgistan donio novi zakonodavni okvir te da je za njihovu vladu izlazak sa sigurnosnog popisa primarna zadaća.

(58) Nadležna tijela Kirgistana dala su informaciju da su sljedeći njihovi zračni prijevoznici promijenili svoja imena: Eastok Avia u Air Bishkek i Dames u State Aviation Enterprise under the Ministry of Emergency Situations (SAEMES). Stoga Prilog A treba izmijeniti na odgovarajući način.

(59) Nadležna tijela Kirgistana obavijestila su da je sljedećim zračnim prijevoznicima bio izdan AOC: Manas Airways, Supreme Aviation i Sky KG Airlines. Međutim, nisu dali dokaz da je za te zračne prijevoznike osiguran nadzor sigurnosti u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti. Stoga se na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje da bi te zračne prijevoznike trebalo uključiti u Prilog A.

(60) Nadležna tijela Kirgistana dala su Komisiji dokaz o opozivu sljedećih AOC-a: Trast Aero, Asian Air i Kyrgyzstan Airlines. Osim toga, obavijestili su da su AOC-i zračnih prijevoznika Aerostan i Itek istekli i da nisu bili obnovljeni. Stoga, na temelju zajedničkih kriterija, ove zračne prijevoznike treba brisati iz Priloga A.

(61) Nakon dogovora s nadležnim tijelima Kirgistana, Komisija se obvezuje, uz pomoć EASA-e i potporu država članica, organizirati misiju u Kirgistan za ocjenu sigurnosti, kako bi na licu mjesta provjerila provedbu novih pravila i zadovoljavajućeg nadzora nad određenim zračnim prijevoznicima certificiranim u Kirgistanu.

Zračni prijevoznici iz Libije

(62) Savjetovanja s nadležnim tijelom Libije (LCAA) nastavljaju se kako bi se potvrdilo da Libija napreduje u radu na reformi svog sustava sigurnosti civilnog zrakoplovstva, a posebno kako bi se osiguralo da je nadzor sigurnosti svih zračnih prijevoznika u Libiji u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti.

(63) LCAA i predstavnici zračnih prijevoznika Afriqiyah, Libyan Airlines i Buraq Air sastali su se 15. listopada 2012. s Komisijom, EASA-om i određenim članovima Odbora za sigurnost zračnog prometa, kako bi dali izvješće o svom napretku. LCAA je obavijestila da su poduzeli regulatorne mjere opozivom AOC-a ⁽¹⁾ 16 od 26 Libijskih zračnih prijevoznika. Zaposlili su savjetnike na određeno vrijeme i

⁽¹⁾ International Company, Tobruk Air Transport, Awsaj Aviation Service, Kalat Aleker Air Company, Alajniha Air Transport, Nayzak Air Transport, Qurina Air Services, Libyan Air Cargo, Air One Nine, Gulf Pearl Airlines, Horizon Airline, North African Air Transport, Madina Air, Assanad Aviation, Benina Air, Awas Aviation.

dogovorili dugoročnu pomoć ICAO-a kako bi osigurali tehničku podršku, te su izjavili da su u postupku zapošljavanja određenog broja dodatnih pilota i inženjera koji će raditi kao inspektori.

- (64) LCAA je nadalje obavijestila da su započeli postupak ponovnog certificiranja svih libijskih zračnih prijevoznika u pet faza, započevši sa zračnim prijevoznicima Libyan Airlines i Afriqiyah, te da će izvješćivati o napretku i dostavljati revizijska izvješća, klada budu dostupna. Istodobno će razviti i provesti sustav godišnjeg nadzora, kako bi osigurali trajnu sukladnost njihovih zračnih prijevoznika sa standardima ICAO-a.
- (65) Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa saslušao je 21. studenoga 2012. iskaz LCAA, te zračnih prijevoznika Libyan Airlines i Afriqiyah. LCAA je jasno navela da se u Libiji neće tolerirati operacije koje nisu sigurne. Potvrdili su detalje utvrđene tijekom sastanka održanog 16. listopada, posebno da će izvješće o istraživanju nesreće zrakoplova A330 zračnog prijevoznika Afriqiyah biti objavljeno prije veljače 2013. te da se završetak procesa ponovne certifikacije zračnih prijevoznika Libyan Airlines i Afriqiyah planira do prosinca 2012., a za ostale zračne prijevoznike do prosinca 2013. Također su obavijestili da će i dalje poduzimati prisilne mjere kada to bude potrebno za ograničavanje sigurnosnih rizika, kao što su to učinili kada su privremeno prizemljili jedan A320.
- (66) Zračni prijevoznik Libyan Airlines obavijestio je da je poboljšao svoj postupak upravljanja sigurnošću i osposobljavanja osoblja.
- (67) Zračni prijevoznik Afriqiyah obavijestio je Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa o svom sustavu osiguravanja kvalitete i o upotrebi vanjskih organizacija za osposobljavanje. Taj je zračni prijevoznik također izjavio da je radi nesreće zrakoplova A330 bio izmijenjen plan letenja kako bi se smanjio rizik od umora pilota, te da je izveden program osposobljavanja pilota u pogledu prekinutog prilaza i da su angažirani vanjski stručnjaci za pomoć pri razvoju sigurnosnih programa. Ovaj je zračni prijevoznik izrazio želju da obavlja letove u Španjolsku, Francusku, Ujedinjenu Kraljevinu, Italiju, Njemačku i Austriju, kada mu LCAA ukine tekuća ograničenja.
- (68) Komisija i Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa bili su zadovoljni dobrim planom LCAA za rješavanje sigurnosnih manjkavosti u njihovom zrakoplovnom sustavu, realnim terminskim planom poduzimanja mjera i napretkom koji su postigli do tada. Napomenuli su da bi LCAA trebala zadržati postojeća ograničenja izrečena za sve operacije libijskih zračnih prijevoznika u EU, Norvešku, Švicarsku i Island dok se ne završi svih pet faza ponovne certifikacije i dok se ne otklone bilo kakvi značajni problemi, nakon čega bi se u dogovoru s Komisijom pojedinačnim zračnim

prijevoznicima moglo dopustiti ponovno obavljanje letova u EU, Norvešku, Švicarsku i Island.

- (69) Osim toga, LCAA je preuzela obvezu da će za svakog ponovno certificiranog zračnog prijevoznika Komisiji dostaviti detaljne informacije o postupku ponovnog certificiranja i da će se prije dogovora o bilo kakvom smanjenju ograničenja sastati s Komisijom i državama članicama kako bi detaljno raspravili o relevantnim revizijama, nalažima, poduzetim korektivnim mjerama i završnim mjerama, zajedno s detaljima plana za kontinuirani nadzor. Ako se ovim informacijama Komisiji i državama članicama ne dokaže na zadovoljavajući način da je postupak ponovnog certificiranja uspješno završen i da je uspostavljen održiv kontinuirani nadzor u skladu sa standardima ICAO-a, Komisija će biti prisiljena poduzeti mjere sprečavanja zračnih prijevoznika da obavljaju letove u zračnom prostoru EU-a, Norveške, Švicarske i Islanda. U slučaju potrebe za dodatnim pojašnjenjem, Komisija može odlučiti da prije bilo kakvog smanjenja ograničenja obavi posjet na licu mjesta.
- (70) Što se tiče zračnih prijevoznika kojima će se poslije dopustiti obavljanje letova u EU, države članice će provjeravati njihovu stvarnu sukladnost s relevantnim standardima sigurnosti putem prioritetnih inspekcijskih pregleda na stajankama koji će se obavljati na zrakoplovima tog zračnog prijevoznika u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012. Ako rezultati takvih provjera, ili bilo koje druge informacije u vezi sa sigurnošću, pokažu da nisu ispunjeni međunarodni standardi sigurnosti, Komisija će biti prisiljena poduzeti mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici Islamske Republike Mauritanije

- (71) Zračni prijevoznici certificirani u Mauritaniji navedeni su u Prilogu A od studenoga 2010. ⁽¹⁾ Od tada se nadležno tijelo Mauritanije (ANAC) angažiralo u aktivnim savjetovanjima s Komisijom radi davanja najnovijih informacija o napretku koji je postignut u reformi uređivanja civilnog zrakoplovstva te je u tom smislu dalo brojne podneske. S ANAC-om i zračnim prijevoznikom Mauritania Airlines održana su dva sastanka, i to 24. rujna i 10. listopada 2012. Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa saslušao je 21. studenoga 2012. ANAC i zračnog prijevoznika Mauritania Airlines International.
- (72) ANAC je obavijestio da su poduzete odlučne mjere za reformu sustava za nadzor sigurnosti te da je već postignut određeni broj postignuća: posebno, uspostava novog kodeksa o civilnom zrakoplovstvu, izmjene zakonodavstva

⁽¹⁾ Uvodne izjave (43) do (51) Uredbe (EU) br. 1071/2010 od 22. studenoga 2010., SL L 306, 23.11.2010., str. 49.

- o civilnom zrakoplovstvu kako bi se uskladilo s Prilozima Čikaškoj konvenciji, promjene u upravi, strukturi i kadrovima ANAC-a, te uspostava potpunog skupa postupaka za certifikaciju i nadzor plovidbenosti zračnih prijevoznika.
- (73) ANAC je obavijestio da su poduzeli učinkovite prisilne mjere. ANAC je posebno potvrdio da je AOC zračnog prijevoznika Mauritania Airways istekao 15. prosinca 2010. i nije bio obnovljen, budući da je ovaj zračni prijevoznik prestao obavljati svoju aktivnost. ANAC je također obavijestio da su u siječnju 2011. opozvani certifikati i odstupanja zračnog prijevoznika Class Aviation.
- (74) ICAO je izveo dvije koordinacijske i validacijske misije (ICVM) u Mauritaniji, u travnju i u rujnu 2012. s ciljem vrednovanja napretka koji je učinila ova država. Završna izvješća koja proizlaze iz ovih misija potvrđuju da je postignut značajan napredak, s 47 % poboljšanja u cjelokupnoj usklađenosti s međunarodnim standardima sigurnosti. ICAO je 1. listopada 2012. potvrdio Komisiji izvanredan napredak koji je postigao ANAC. Međutim, tim je misijama također zaključeno da postoji potreba za nastavkom učinkovite provedbe svih korektivnih mjera, posebno u odnosu na obveze u pogledu nadzora i rješavanje utvrđenih sigurnosnih problema, u vezi s kojima je ICAO izvjestio da pomanjkanje učinkovite provedbe međunarodnih standarda sigurnosti dosiže 51 %, odnosno 58 %. ANAC je izjavio da namjerava odlučno nastaviti primjenjivati mjere za daljnje poboljšanje sukladnosti sa standardima ICAO-a.
- (75) Tijekom svojih savjetovanja s ANAC-om, Komisija je posebno ocijenila strogost sigurnosnog nadzora nad zračnim prijevoznikom Mauritania Airlines International. Pri prvotnoj certifikaciji zračnog prijevoznika Mauritania Airlines International utvrđene su manjkavosti, budući da je njegov AOC bio izdan 8. svinja 2011., a da prije izdavanja AOC-a nije bio dostavljen dokaz o učinkovitom otklanjanju nesukladnosti utvrđene tijekom prvotne certifikacije zračnog prijevoznika, posebno u vezi s odobrenjem za smanjeni minimum vertikalnog razdvajanja (RVSM), pomanjkanjem praćenja podataka o letu i pomanjkanjem zemaljskog osoblja. Međutim, ANAC i Mauritania Airlines International su 25. listopada 2012. izvjestili i dali dokaze da su sve manjkavosti otklonjene. ANAC je također naveo i dao dokaze da je ovaj zračni prijevoznik sada podvrgnut odgovarajućem trajnom nadzoru u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti.
- (76) Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa pozdravlja veliki napredak, o kojem su izvijestila nadležna tijela Mauritanije, u otklanjanju manjkavosti koje je utvrdio ICAO i rješavanju manjkavosti koje su utvrđene pri prvotnoj certifikaciji zračnog prijevoznika Mauritania Airlines International. Uzimajući u obzir učinkovite prisilne mjere koje je u vezi s drugim zračnim prijevoznicima koji više ne postoje, odredio i proveo ANAC, na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje se da iz Priloga A treba brisati sve zračne prijevoznike certificirane u Mauritaniji.
- (77) ANAC je naveo i potvrdio u pisanom obliku da zračni prijevoznik Mauritania Airlines International ne namjerava u bliskoj budućnosti obnoviti letove u EU, osim u Las Palmas de Gran Canaria (Španjolska), i to ne prije veljače 2013.
- (78) Nadležna tijela Španjolske su navela da su ANAC-u pružila tehničku pomoć i potvrdila da se slažu s obnavljanjem letova u Las Palmas de Gran Canaria.
- (79) Države članice će provjeravati stvarnu sukladnost s relevantnim standardima sigurnosti putem prioritarnih inspekcijskih pregleda na stajankama koji će se obavljati na zrakoplovima zračnih prijevoznika licenciranih u Mauritaniji u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.
- (80) Komisija namjerava, uz pomoć EASA-e i potporu država članica, izvesti posjet na licu mjesta s ciljem ocjene sigurnosti, kako bi potvrdila zadovoljavajuću provedbu mjera koje je poduzeo ANAC.
- (81) Ako rezultati inspekcijskih pregleda na stajankama, ili bilo koje druge informacije u vezi sa sigurnošću, pokazuju da nisu ispunjeni međunarodni standardi sigurnosti, Komisija će biti prisiljena poduzeti mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Filipina

- (82) Zračni prijevoznici certificirani u Filipinima navedeni su u Prilogu A od 31. ožujka 2010. ⁽¹⁾ Od tada se s nadležnim tijelom Filipina (CAAP) održavaju savjetovanja, kako bi se dobili najnoviji podaci o napretku koji je postignut u reformi uređivanja civilnog zrakoplovstva. Dano je više podnesaka te je 18. studenoga 2012. održana videokonferencija između Komisije, potpomognute EASA-om, i CAAP-a.
- (83) CAAP je obavijestio da je ICAO u listopadu 2012. izveo koordinacijsku i validacijsku misiju na licu mjesta (ICVM), te je dao svoje preliminarne rezultate koji pokazuju 7-postotno poboljšanje u cjelokupnoj usklađenosti sa standardima ICAO-a. Međutim, ostao je otvoren značajan sigurnosni problem u pogledu sigurnosnog nadzora nad zračnim operatorima o kojem je ICAO obavijestio sve ugovorne stranke Čikaške konvencije, a osim toga, ICAO je utvrdio daljnje sigurnosne probleme u vezi s registrom zrakoplova.
- (84) CAAP je obavijestio da je zračni prijevoznik AviaTour Fly'In 18. kolovoza 2012. sudjelovao u drugoj nesreći sa smrtnim posljedicama, uz nesreću sa smrtnim posljedicama koja se dogodila u ožujku 2012. ⁽²⁾ CAAP nije na odgovarajući način odgovorio na zahtjev Komisije za informacijama,

⁽¹⁾ Uvodne izjave (74) do (87) Uredbe (EU) br. 273/2010 od 30. ožujka 2010., SL L 84, 31.3.2010., str. 32.

⁽²⁾ Uvodna izjava (43) Uredbe (EU) br. 295/2012 od 3. travnja 2012., SL L 98, 4.4.2012., str. 17.

što se posebno odnosi na činjenicu da nije dostavio informacije o valjanosti AOC-a ovog zračnog prijevoznika, koji je, prema ranijim podnescima, trebao isteći 14. kolovoza 2012., te informacije o trenutačnim rezultatima istraga koje se provode u vezi s obje nesreće.

- (85) Komisija je primila obavijest da bi zračni prijevoznici South West Air Corporation, Airgurus i Skyjet trebali započeti obavljati komercijalni zračni prijevoz, međutim, CAAP nije na odgovarajući način odgovorio na zahtjev Komisije za informacijama, što se posebno odnosi na činjenicu da nije dostavio AOC-e ovih zračnih prijevoznika, zajedno s potpunim operativnim specifikacijama; CAAP također nije dokazao da su certifikacija i stalni nadzor nad ovim zračnim prijevoznicima u potpunosti u skladu s primjenjivim međunarodnim standardima sigurnosti. Stoga se na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje, da te zračne prijevoznike također treba uključiti u Prilog A.
- (86) Komisija i dalje podržava reformu sustava civilnog zrakoplovstva koju provode nadležna tijela Filipina te poziva ta nadležna tijela da odlučno nastave svoja nastojanja ka uspostavljanju sustava za nadzor civilnog zrakoplovstva u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti. S tim ciljem, Komisija potiče ova tijela da nastave provedbu plana korektivnih mjera dogovorenog s FAA-om i ICAO-om, dajući prednost preostalim značajnim sigurnosnim problemima, ponovnom certificiranju svih operatora koji su pod njihovom nadležnošću i učinkovitim prisilnim mjerama u slučaju sigurnosnih problema ili kršenja primjenjivog zakonodavstva. Kada FAA promijeni svoju ocjenu o usklađenosti Filipina s međunarodnim standardima sigurnosti i kada se svi značajni sigurnosni problem otklone u skladu sa zahtjevima ICAO-a, Komisija je spremna, uz pomoć EASA-e i potporu država članica, organizirati ocjenu na licu mjesta kako bi provjerila postignuti napredak i pripremila ponovno razmatranje slučaja u Odboru za sigurnost zračnog prometa.

Jordan Aviation

- (87) Uz pomoć EASA-e i potporu država članica, Komisija je u razdoblju od 30. rujna do 4. listopada 2012. obavila posjet Hašemitskoj Kraljevini Jordan s ciljem ocjene sigurnosti, kako bi provjerila zadovoljavajuću provedbu mjera koje je poduzelo nadležno tijelo za civilno zrakoplovstvo (Civil Aviation Regulatory Commission – CARC) za rješavanje sigurnosnih problema opisanih u Uredbi (EZ) br. 1197/2011.
- (88) Tijekom posjeta, CARC je ocjenjivačkom timu pružio dokaze o učinkovitosti njegovog plana korektivnih i preventivnih mjera, koji je razvijen i proveden nakon izricanja operativnih ograničenja EU-a zračnom prijevozniku Jordan Aviation. Također je pokazao da je sada sposoban ispunjavati svoje obveze u skladu sa standardima ICAO-a, u pogledu nadzora operatora kojima je izdao AOC.

Ocjenjivački tim je izvijestio o vjerodostojnoj opredjeljenosti CARC-a da provede svoj plan korektivnih i preventivnih mjera, o značajnim poboljšanjima koja su postignuta do tada, kao i o njegovom otvorenom, kooperativnom i konstruktivnom pristupu pri rješavanju nedostataka utvrđenih u njihovim postupcima. Iako je dobio potvrdu da postojeći postupci za nadzor mogu jamčiti da će zračni prijevoznici u slučaju otkrivanja sigurnosnih manjkavosti poduzeti pravovremene učinkovite korektivne mjere, ocjenjivački tim je ipak utvrdio područja na kojima su potrebna poboljšanja, posebno u pogledu postupka u vezi s odobrenjem liste minimalne opreme (MEL) i postupka povezanog s odobrenjem prijevoza opasnih roba.

- (89) Od studenoga 2011. zračni prijevoznik Jordan Aviation je pod povećanim nadzorom CARC-a, s posebnim naglaskom na inspekcijskim pregledima na stajankama, inspekcijama na ruti, revizijama plovidbenosti zrakoplova i revizijama organizacija za vođenje kontinuirane plovidbenosti. Tijekom godišnje revizije, također je bila ocijenjena usklađenost zračnog prijevoznika Jordan Aviation s jordanskim propisima o civilnom zrakoplovstvu. Rezultati ovih revizija pokazali su značajno poboljšanje u području vođenja kontinuirane plovidbenosti. Osim toga, nakon zahtjeva ovog zračnog prijevoznika da svojoj floti doda novi tip zrakoplova (Airbus A330-200), CARC je pristupio ocjeni sposobnosti zračnog prijevoznika Jordan Aviation za uvođenje novog tipa zrakoplova. Izmjena AOC-a bila je gotova 9. svibnja 2012. te je Airbus A330-200 bio dodan u operativne specifikacije AOC-a zračnog prijevoznika Jordan Aviation.
- (90) Tijekom posjeta, ocjenjivačkom timu su pruženi dokazi o učinkovitosti plana korektivnih i preventivnih mjera koji je razvio i proveo zračni prijevoznik Jordan Aviation. Iako je ovaj zračni prijevoznik dokazao da je njegov sustav za vođenje kontinuirane plovidbenosti sada odgovarajući za osiguravanje da zrakoplovi zračnog prijevoznika ostaju plovidbeni, ocjenjivački tim je ipak utvrdio područja na kojima su potrebna poboljšanja, posebno u pogledu postupka za operacije na novoj ruti i za planiranje posade.
- (91) Nakon zahtjeva CARC-a i zračnog prijevoznika Jordan Aviation za ponovnu ocjenu operativnih ograničenja određenih Uredbom (EZ) br. 1197/2011 i uzimajući u obzir da su uvjeti za to ispunjeni, CARC i Jordan Aviation su bili pozvani da daju iskaz Odboru za sigurnost zračnog prometa. Saslušanje je obavljeno 21. studenoga 2012. Tijekom sastanka, CARC i Jordan Aviation dali su također detaljne podatke o planu korektivnih mjera koji je uspostavljen za rješavanje primjedbi koje su bile dane tijekom posjeta na licu mjesta.
- (92) Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa pozdravio je poboljšanja koja su CARC i Jordan Aviation postigli u provedbi međunarodnih standarda sigurnosti, te je smatrao da ograničenja izrečena ovom zračnom prijevozniku više nisu potrebna. Stoga se na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje da zračnog prijevoznika Jordan Aviation treba brisati iz Priloga B.

- (93) Države članice će provjeravati stvarnu sukladnost s relevantnim standardima sigurnosti putem prioriternih inspekcijskih pregleda na stajankama koji će se obavljati na zrakoplovima ovog zračnog prijevoznika u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

Air Madagascar

- (94) Na zračnog prijevoznika Air Madagascar primjenjuju se operativna ograničenja i naveden je u Prilogu B u skladu s Uredbom (EU) br. 390/2011. Od tada se sa zračnim prijevoznikom Air Madagascar i s nadležnim tijelom Madagaskara (ACM) održavaju savjetovanja, s ciljem dobivanja najnovijih podataka o napretku postignutom u provedbi korektivnih mjera.
- (95) ICAO je u razdoblju od 21. do 25. svibnja 2012. proveo koordiniranu validacijsku misiju (ICVM) kojom je potvrđen stanoviti napredak, budući da je procijenjeno da se smanjenje učinkovite provedbe standarda ICAO-a smanjilo sa 70,7 % na 44,4 %. Međutim, misijom je također zaključeno o potrebi nastavka učinkovite provedbe svih korektivnih mjera, posebno u pogledu odredaba u vezi s osposobljavanjem i kvalifikacijom tehničkog osoblja, s obvezama nadzora i s rješavanjem sigurnosnih problema, za koje nije djelotvorno provedeno 67 %, 58 %, odnosno 86 % standarda ICAO-a.
- (96) ACM i zračni prijevoznik Air Madagascar zatražili su saslušanje pred Odborom za sigurnost zračnog prometa, te su 20. studenoga 2012. bili saslušani. Predstavili su napredak koji su postigli u provedbi svojih akcijskih planova. ACM je također obavijestio da su sklopili dvogodišnju ugovor za dobivanje pomoći vanjskih stručnjaka pri obavljanju nadzora sigurnosti. Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa primio je na znanje napredak o kojem je izviješten te je pozdravio nastojanja ACM-a ka poboljšanju svojih sposobnosti ispunjavanja obveza u pogledu zahtjeva ICAO-a.
- (97) Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa potiče ACM da nastavi sa svojim nastojanjima k rješavanju svih nesukladnosti utvrđenih tijekom revizije ICVM koju je proveo ICAO, a posebno u području nadzora nad zračnim operatorima certificiranim u Madagaskaru. Komisija je spremna, uz pomoć EASA-e i potporu država članica, izvesti ocjenu na licu mjesta, kada ACM i Air Madagascar postignu dovoljan napredak u provedbi svojih akcijskih planova.

Wim Avia iz Ruske Federacije

- (98) Uz pomoć EASA-e i određenih država članica, Komisija je u razdoblju od 4. do 8. lipnja 2012. obavila posjet Ruskoj Federaciji s ciljem ocjene sigurnosti, kako bi provjerila zadovoljavajuću provedbu mjera koje su poduzeli nadležno

tijelo Ruske Federacije (FATA) i zračni prijevoznik VIM AVIA, certificiran u Ruskoj Federaciji, za rješavanje sigurnosnih problema opisanih u provedbenim uredbama Komisije (EZ) br. 1197/2011 ⁽¹⁾ i (EU) br. 295/2012 ⁽²⁾. Ocjena sigurnosti uključivala je posjete sjedištu FATA-e i sjedištu zračnog prijevoznika VIM AVIA, objektima ovog zračnog prijevoznika za održavanje u zračnoj luci Domodedovo te inspekcijsku provjeru na stajanci jednog zrakoplova iz njegove flote. Rezultati ove ocjene pokazali su da je zračni prijevoznik VIM AVIA općenito napredovao u pogledu uspostavljanja sustava za upravljanje sigurnošću. Što se tiče plana korektivnih mjera zračnog prijevoznika VIM AVIA, pokazalo se da se tri od 12 korektivnih mjera nisu mogle smatrati uspješno provedenim. Zračni prijevoznik VIM AVIA bio je pozvan da svoj akcijski plan, prije ponovnog uspostavljanja letova u EU, revidira i završi na odgovarajući način.

- (99) Dana 20. lipnja 2012., FATA je obavijestila Komisiju da je ovaj zračni prijevoznik ponovno dobio odobrenje za obavljanje letova u EU i iz EU-a s učinkom od tog dana, na temelju činjenice da je uspješno završio dodatne korektivne mjere u pogledu ova tri područja.
- (100) Nakon što je pregledala izvješće o dodatnim mjerama, Komisija je izrazila svoju sumnju da je prijevoznik mogao te korektivne mjere učinkovito završiti u tako kratkom roku. Rusko nadležno tijelo je također bilo upozoreno na nezadovoljavajuće rezultate inspekcijskog pregleda na stajanci koji je obavljen u Španjolskoj 26. lipnja 2012. ⁽³⁾ i koji je ukazao na manjkavosti u odjelima zračnog prijevoznika VIM AVIA za kontinuiranu plovidbenost i za održavanje. Rusko nadležno tijelo je također bilo pozvano da dostavi informacije o ozbiljnoj nezgodi koja se 24. lipnja 2012. dogodila zračnom prijevozniku VIM AVIA.
- (101) S obzirom na gore navedeno, Komisija, EASA i određeni članovi Odbora za sigurnost zračnog prometa održali su 19. listopada 2012. sastanak s ruskim nadležnim tijelom i zračnim prijevoznikom VIM AVIA. Zračni prijevoznik VIM AVIA je izvijestio da su poduzete i završene korektivne mjere u pogledu svih otvorenih problema utvrđenih u završnom izvješću misije za ocjenu sigurnosti koja je u lipnju 2012. bila izvedena u Rusiji, te je nakon sastanka dao dokaze o tome da su mjere završene. FATA je obavijestila da su nakon ozbiljne nezgode koja se 24. lipnja 2012. dogodila zračnom prijevozniku VIM AVIA, pokrenuta dva istraživanja, te je dala sažeto izvješće o njihovim zaključcima.
- (102) Španjolska je potvrdila Odboru za sigurnost zračnog prometa da su otklonjene sve manjkavosti utvrđene u kasnijim inspekcijskim pregledima na stajanci koji su u Španjolskoj bili provedeni nad zračnim prijevoznikom VIM AVIA. Španjolska je također obavijestila o sastanku koji je bio održan u Madridu s predstavnicima zračnog prijevoznika VIM AVIA, te je istaknula spremnost ovog prijevoznika na suradnju.

⁽¹⁾ SL L 303, 22.11.2011., str. 14.

⁽²⁾ SL L 98, 4.4.2012., str. 13.

⁽³⁾ Br. AESA-E-2012-392

(103) Države članice će provjeravati stvarnu sukladnost s relevantnim standardima sigurnosti putem prioritarnih inspekcijskih pregleda na stajankama koji će se obavljati na zrakoplovima ovog zračnog prijevoznika u europskim zračnim lukama. Ako rezultati ovih inspekcijskih pregleda na stajanci pokažu ponavljanje sigurnosnih problema u vezi s operacijama zračnog prijevoznika VIM AVIA, Komisija će biti prisiljena poduzeti mjere u okviru Uredbe (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Ruande

(104) Dana 9. svibnja 2012. nadležno tijelo Ruande poslalo je dopis Komisiji te je dostavilo dokaz da je AOC zračnog prijevoznika Silverback Cargo Freighters opozvan 30. listopada 2009. Stoga se na temelju zajedničkih kriterija ocjenjuje da zračnog prijevoznika Silverback Cargo Freighters treba brisati iz Priloga A.

(105) Međutim, Komisija i Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa napominju da u Ruandi još uvijek nisu riješeni značajni sigurnosni problemi objavljeni nakon revizije ICAO-a u okviru USOAP-a iz 2007. godine, o kojima je

ICAO obavijestio sve države članice Čikaške konvencije. Stoga Komisija potiče nadležno tijelo Ruande da nastavi sa svojim nastojanjima za rješavanje sigurnosnih problema, te će nastaviti pažljivo pratiti stanje u pogledu sigurnosti zrakoplovstva u Ruandi, kako bi osigurala da se bilo koji sigurnosni problem učinkovito riješi,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 474/2006 mijenja se kako slijedi:

1. Prilog A zamjenjuje se tekстом navedenim u Prilogu A ovoj Uredbi.
2. Prilog B zamjenjuje se tekстом navedenim u Prilogu B ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg 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 3. prosinca 2012.

Za Komisiju, u ime predsjednika,
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik

PRILOG

„PRILOG A

POPIS ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDI ZABRANA SVIH LETOVA UNUTAR EU-a ⁽¹⁾

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A., CONVIASA'	VCV-DB-10	VCV	Bolivarijanska Republika Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Gana
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Afganistana nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Islamska Republika Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistan
PAMIR AIRLINES	Nepoznat	PIR	Islamska Republika Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistan
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Angole nadležna za regulatorni nadzor, osim prijevoznika TAAG Angola Airlines, koji je uključen u Prilog B, uključujući			Republika Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Nepoznata	Republika Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angola
Air Gicango	009	Nepoznata	Republika Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angola
AIR NAVE	017	Nepoznata	Republika Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nepoznata	Republika Angola
Diexim	007	Nepoznata	Republika Angola
FLY 540	AO 004-01 FLYA	Nepoznata	Republika Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angola

(1) Zračnim prijevoznicima navedenim u Prilogu A može se dopustiti ostvarenje prava prometovanja tako da od zračnog prijevoznika koji nema zabranu letenja zakupe zrakoplov s posadom, pod uvjetom da su ispunjeni relevantni standardi sigurnosti.

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
HELIANG	010	Nepoznata	Republika Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nepoznata	Republika Angola
MAVEWA	016	Nepoznata	Republika Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angola
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Benina nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Republika Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP- PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Benin
AFRICA AIRWAYS	Nepoznat	AFF	Republika Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP- PR/DEA/ SCS	N/A	Republika Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP- PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP- PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP- PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Benin
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Republike Kongo nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Republika Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nepoznata	Republika Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Nepoznata	Republika Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Kongo
EQUAJET	RAC06-007	Nepoznata	Republika Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nepoznata	Republika Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nepoznata	Republika Kongo

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Nepoznata	Republika Kongo
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Demokratske Republike Kongo (DRC) nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Demokratska Republika Kongo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/ TVC/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0039/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/ TVC/2012	BUL	Demokratska Republika Kongo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/ TC/0090/2006	BRV	Demokratska Republika Kongo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	ABB	Demokratska Republika Kongo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/ TVC/2012	CER	Demokratska Republika Kongo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/ TC/0050/2006	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/083/2009	EXY	Demokratska Republika Kongo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2010	CAA	Demokratska Republika Kongo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/ TVC/003/08	EWS	Demokratska Republika Kongo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/ TVC/037/08	FIL	Demokratska Republika Kongo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0126/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/ TVC/027/08	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/ TVC/053/09	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TC/0051/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/ TVC/038/08	ALX	Demokratska Republika Kongo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/0065/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Nepoznat	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0083/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/ TVC/0092/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No 78/205)	LCG	Demokratska Republika Kongo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/ TVC/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/034/08	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/ TVC/025/08	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/ TVC/2012	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/ TM/787/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/ TVC/044/09	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0085/2010	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/039/08	WDA	Demokratska Republika Kongo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/ TVC/049/09	Nepoznata	Demokratska Republika Kongo (RDC)
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Džibutija nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Džibuti
DAALLO AIRLINES	Nepoznat	DAO	Džibuti
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Ekvatorske Gvineje nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Ekvatorska Gvineja
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Nepoznata	Ekvatorska Gvineja
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorska Gvineja
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Nepoznata	Ekvatorska Gvineja
TANGO AIRWAYS	Nepoznat	Nepoznata	Ekvatorska Gvineja
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Eritreje nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Eritreja
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritreja
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Indonezije nadležna za regulatorni nadzor, osim zračnih prijevoznika Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua, Indonesia Air Asia i Metro Batavia, uključujući			Republika Indonezija
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nepoznata	Republika Indonezija
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nepoznata	Republika Indonezija

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nepoznata	Republika Indonezija
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Nepoznata	Republika Indonezija
ASCO NUSA AIR	135-022	Nepoznata	Republika Indonezija
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Nepoznata	Republika Indonezija
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Nepoznata	Republika Indonezija
CITILINK INDONESIA	121-046	Nepoznata	Republika Indonezija
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nepoznata	Republika Indonezija
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezija
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezija
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezija
EASTINDO	135-038	Nepoznata	Republika Indonezija
Enggang Air Service	135-045'	Nepoznata	Republika Indonezija
Ersa Eastern Aviation	135-047	Nepoznata	Republika Indonezija
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezija
HEAVY LIFT	135-042	Nepoznata	Republika Indonezija
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezija
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nepoznata	Republika Indonezija
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Nepoznata	Republika Indonezija
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Nepoznata	Republika Indonezija
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezija
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezija
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezija
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezija
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Nepoznata	Republika Indonezija
Matthew Air Nusantara	135-048	Nepoznata	Republika Indonezija
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezija
MIMIKA AIR	135-007	Nepoznata	Republika Indonezija
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nepoznata	Republika Indonezija

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Nepoznata	Republika Indonezija
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nepoznata	Republika Indonezija
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Nepoznata	Republika Indonezija
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nepoznata	Republika Indonezija
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezija
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nepoznata	Republika Indonezija
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nepoznata	Republika Indonezija
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezija
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nepoznata	Republika Indonezija
SKY AVIATION	135-044	Nepoznata	Republika Indonezija
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezija
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezija
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Nepoznata	Republika Indonezija
SURYA AIR	135-046	Nepoznata	Republika Indonezija
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Nepoznata	Republika Indonezija
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Nepoznata	Republika Indonezija
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezija
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nepoznata	Republika Indonezija
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezija
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezija
UNINDO	135-040	Nepoznata	Republika Indonezija
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezija
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Kazahstana nadležna za regulatorni nadzor, osim zračnog prijevoznika Air Astana, uključujući			Republika Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republika Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republika Kazahstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	Republika Kazahstan

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazahstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Republika Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republika Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republika Kazahstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republika Kazahstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republika Kazahstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republika Kazahstan
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republika Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republika Kazahstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republika Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republika Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republika Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republika Kazahstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republika Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republika Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republika Kazahstan
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Republika Kazahstan
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Republika Kazahstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republika Kazahstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republika Kazahstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republika Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republika Kazahstan
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Kirgiske Republike nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Kirgiska Republika

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiska Republika
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgiska Republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiska Republika
Click Airways	11	CGK	Kirgiska Republika
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgiska Republika
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EGP	Kirgiska Republika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiska Republika
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgiska Republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiska Republika
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgiska Republika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiska Republika
Sky Way air	39	SAB	Kirgiska Republika
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgiska Republika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiska Republika
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Liberije nadležna za regulatorni nadzor			Liberija
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Republike Gabon nadležna za regulatorni nadzor, osim zračnih prijevoznika Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG koji su uključeni u Prilog B, uključujući			Republika Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC- G/ DSA	Nepoznata	Republika Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC- G/ DSA	RVS	Republika Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC- G/ DSA	LGE	Republika Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC- G/ DSA	NRG	Republika Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC- G/ DSA	SCY	Republika Gabon

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC- G/ DSA	SKG	Republika Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC- G/ DSA	Nepoznata	Republika Gabon
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Republike Mozambik nadležna za regulatorni nadzor, uključujući,			Republika Mozambik
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Nepoznata	Republika Mozambik
Aerovisao de Mozambique	Nepoznat	Nepoznata	Republika Mozambik
CFA Mozambique	MOZ-10	Nepoznata	Republika Mozambik
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Nepoznata	Republika Mozambik
Emilio Air Charter Ida	MOZ-05	Nepoznata	Republika Mozambik
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Nepoznata	Republika Mozambik
Helicopteros Capital	MOZ-11	Nepoznata	Republika Mozambik
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Nepoznata	Republika Mozambik
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Republika Mozambik
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambik
Unique Air Charter	MOZ-13	Nepoznata	Republika Mozambik
Safari Air	MOZ-12	Nepoznata	Republika Mozambik
VR Cropsprayers Ida	MOZ-06	Nepoznata	Republika Mozambik
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Filipina nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Republika Filipini
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Nepoznat	Nepoznata	Republika Filipini
AEROMAJESTIC	Nepoznat	Nepoznata	Republika Filipini
Aerowurks Aerial Spraying Services	2010030	Nepoznata	Republika Filipini
AIR ASIA PHILIPPINES	Nepoznat	Nepoznata	Republika Filipini
AIRGURUS	Nepoznat	Nepoznata	Republika Filipini
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republika Filipini
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Nepoznata	Republika Filipini
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Nepoznata	Republika Filipini

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Nepoznata	Republika Filipini
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Nepoznata	Republika Filipini
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Nepoznata	Republika Filipini
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Nepoznata	Republika Filipini
Beacon	Nepoznat	Nepoznata	Republika Filipini
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Nepoznata	Republika Filipini
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Nepoznata	Republika Filipini
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republika Filipini
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Nepoznata	Republika Filipini
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Nepoznata	Republika Filipini
CM aero SERVICES	20110401	Nepoznata	Republika Filipini
Corporate Air	Nepoznat	Nepoznata	Republika Filipini
Cyclone airways	4AN9900008	Nepoznata	Republika Filipini
Far East Aviation Services	2009013	Nepoznata	Republika Filipini
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Nepoznata	Republika Filipini
Huma Corporation	2009014	Nepoznata	Republika Filipini
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Nepoznata	Republika Filipini
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Nepoznata	Republika Filipini
Island Aviation	2009009	SOY	Republika Filipini
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	Republika Filipini
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Nepoznata	Republika Filipini
Lion Air, Incorporated	2009019	Nepoznata	Republika Filipini
Macro asia air taxi services	2010029	Nepoznata	Republika Filipini
MID-SEA EXPRESS		Nepoznata	Republika Filipini
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Nepoznata	Republika Filipini
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nepoznata	Republika Filipini
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Nepoznata	Republika Filipini

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
Omni aviation corp.	2010033	Nepoznata	Republika Filipini
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republika Filipini
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Nepoznata	Republika Filipini
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Nepoznata	Republika Filipini
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republika Filipini
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Nepoznata	Republika Filipini
Royal air charter services Inc.	2010024	Nepoznata	Republika Filipini
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Nepoznata	Republika Filipini
SKYJET	Nepoznat	Nepoznata	Republika Filipini
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Nepoznata	Republika Filipini
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Nepoznata	Republika Filipini
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Nepoznata	Republika Filipini
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Nepoznat	Nepoznata	Republika Filipini
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republika Filipini
Subic international air charter	4AN9900010	Nepoznata	Republika Filipini
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Nepoznata	Republika Filipini
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Nepoznata	Republika Filipini
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republika Filipini
World aviation, corp.	Nepoznat	Nepoznata	Republika Filipini
WcC Aviation Company	2009015	Nepoznata	Republika Filipini
YOkota aviation, inc.	Nepoznat	Nepoznata	Republika Filipini
Zenith Air, Inc.	2009012	Nepoznata	Republika Filipini
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republika Filipini
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Svetog Tome i Principa nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Sveti Toma i Prinsipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Nepoznata	Sveti Toma i Prinsipe

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sveti Toma i Prinsipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sveti Toma i Prinsipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Nepoznata	Sveti Toma i Prinsipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sveti Toma i Prinsipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Nepoznata	Sveti Toma i Prinsipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sveti Toma i Prinsipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sveti Toma i Prinsipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Nepoznata	Sveti Toma i Prinsipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Sveti Toma i Prinsipe
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Sjeverna Leone nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Sijera Leone
AIR RUM, Ltd	Nepoznat	RUM	Sijera Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Nepoznat	DTY	Sijera Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nepoznat	Nepoznata	Sijera Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nepoznat	ORJ	Sijera Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Nepoznat	PRR	Sijera Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nepoznat	SVT	Sijera Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nepoznat	Nepoznata	Sijera Leone
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Sudana nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Republika Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republika Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudan
ALMAJARA AVIATION	Nepoznat	MJA	Republika Sudan

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republika Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republika Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republika Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republika Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	Republika Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republika Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republika Sudan
Sudan Airways	Nepoznat	SUD	Republika Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republika Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republika Sudan
TARCO AIRLINES	056	Nepoznata	Republika Sudan
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Svazija nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Svazi
SWAZILAND AIRLINK	Nepoznat	SZL	Svazi
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Zambije nadležna za regulatorni nadzor, uključujući			Zambija
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambija

PRILOG B

POPIS ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDE OGRANIČENJA LETENJA UNUTAR EU-a (1)

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC)	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika	Tip zrakoplova za koji vrijedi ograničenje	Registarska(-e) oznaka(-e), i ako je na raspolaganju, serijski broj(evi)	Država registracije
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Cijela flota osim: 2 zrakoplova tipa TU- 204	Cijela flota osim: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ ANAC- G/DSA	ABS	Republika Gabon	Cijela flota osim: 2 zrakoplova tipa Falcon 50, 2 zrakoplova tipa Falcon 900	Cijela flota osim: TR-LGV; TR-LGY; TR- AFJ; TR-AFR	Republika Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kazahstan	Cijela flota osim: zrakoplova tipa B-767, zrakoplova tipa B-757, zrakoplova tipa A 319/320/321, zrakoplova tipa Fokker 50	Cijela flota osim: zrakoplova u floti B-767, kako su navedeni u AOC-u, zrakoplova u floti B-757, zrakoplova u floti A 319/320/321, kako su navedeni u AOC-u, zrakoplova u floti Fokker 50 fleet, kako su navedeni u AOC-u	Aruba (Kraljevina Nizozemska)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) Ltd	AOC 017	ALE	Republika Gana	Cijela flota osim: 2 zrakoplova tipa DC8-63F	Cijela flota osim: 9G-TOP i 9G-RAC	Republika Gana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Cijela flota osim: 2 zrakoplova tipa Boeing B-737-300, 2 zrakoplova tipa ATR 72-500, 1 zrakoplova tipa ATR 42-500, 1 zrakoplova tipa ATR 42-320 i 3 zrakoplova tipa DHC 6-300	Cijela flota osim: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5 R - M G C , 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskar
Air Service Comores	06-819/TA- 15/ DGACM	KMD	Komori	Cijela flota osim: LET 410 UVP	Cijela flota osim: D6-CAM (851336)	Komori
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabon	Cijela flota osim: 1 zrakoplova tipa Boeing B-767-200	Cijela flota osim: TR-LHP	Republika Gabon

(1) Zračnim prijevoznicima navedenima u Prilogu B može se dopustiti ostvarenje prava prometovanja tako da od zračnog prijevoznika koji nema zabranu letenja zakupe zrakoplov s posadom, pod uvjetom da su ispunjeni relevantni standardi sigurnosti.

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime ako je različito)	Broj svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC)	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država zračnog prijevoznika	Tip zrakoplova za koji vrijedi ograničenje	Registarska(-e) oznaka(-e), i ako je na raspolaganju, serijski broj(-evi)	Država registracije
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iran	Cijela flota osim: 14 zrakoplova tipa A-300, 8 zrakoplova tipa A-310, 1 zrakoplova B-737	Cijela flota osim: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamska Republika Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC- G/DSA	NVS	Republika Gabon	Cijela flota osim: 1 zrakoplova tipa Challenger CL-601, 1 zrakoplova tipa HS-125-800	Cijela flota osim: TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabon; Republika Južna Afrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angola	Cijela flota osim: 5 zrakoplova tipa Boeing B-777 i 4 zrakoplova tipa Boeing B-737-700	Cijela flota osim: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angola

(1) Afrijet za svoje trenutačne operacije unutar EU-a može upotrebljavati samo određene navedene zrakoplove.

(2) Air Astana za svoje trenutačne operacije unutar EU-a može upotrebljavati samo određene gore navedene tipove zrakoplova, pod uvjetom (1) da su registrirani u Arubi i (2) da su sve promjene AOC-a pravovremeno dostavljene Komisiji i Eurocontrol-u.

(3) Gabon Airlines za svoje trenutačne operacije unutar EU-a može upotrebljavati samo određene navedene zrakoplove.

(4) Iran Air može obavljati letove u Europsku uniju upotrebom određenih zrakoplova u skladu s uvjetima utvrđenim u uvodnoj izjavi (69) Uredbe (EU) br. 590/2010, SL L 170, 6.7.2010., str. 15."

32012D0780

L 342/46

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

14.12.2012.

ODLUKA KOMISIJE**od 5. prosinca 2012.****o pravima pristupa Europskoj središnjoj bazi podataka za sigurnosne preporuke i pripadajuće odgovore, uspostavljenoj člankom 18. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ****(Tekst značajan za EGP)**

(2012/780/EU)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 18. stavak 5.,

budući da:

- (1) U skladu s člankom 18. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 996/2010, Europska komisija razvila je europsku bazu podataka sigurnosnih preporuka, koja je započela s djelovanjem u veljači 2012.
- (2) U skladu s člankom 18. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 996/2010, baza podataka navedena u stavku 1. uključuje sve sigurnosne preporuke koje izdaju tijela odgovorna za sigurnosne istrage u skladu s člankom 17. stavcima 1. i 2. kao i pripadajuće odgovore. Također uključuje sigurnosne preporuke koje tijela odgovorna za sigurnosne istrage primaju od trećih zemalja.
- (3) U skladu s člankom 7. stavkom 3. točkom (g) Uredbe (EU) br. 996/2010, tijela odgovorna za sigurnosne istrage imaju potpuni pristup bazi podataka navedenoj u stavku 1.
- (4) U skladu s člankom 7. stavkom 3. točkom (a) Uredbe (EU) br. 996/2010, Komisija je zatražila mišljenje od europske mreže tijela odgovornih za sigurnosne istrage u civilnom zrakoplovstvu.
- (5) Podrazumijeva se da su sigurnosne istrage javne, budući da često završavaju izvješćima o sigurnosnoj istrazi, koja u skladu s Uredbom (EU) br. 996/2010 imaju javni status. Pored toga, sigurnosne preporuke mogu se objavljivati preko pisama, privremenih izvjava/izvješća ili sigurnosnih studija. U svim navedenim slučajevima, njihova javna dostupnost predstavlja snažan poticaj za njihove primatelje da na njih odgovore i poboljšaju sigurnost sustava zračnog prometa.

- (6) Status odgovora na sigurnosne preporuke nije određen u Uredbi (EU) br. 996/2010,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

*Članak 1.***Predmet**

Ovom se Odlukom utvrđuju mjere u vezi s pravima pristupa europskoj bazi podataka sigurnosnih preporuka, uspostavljenoj u skladu s člankom 18. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu, koja sadrži sigurnosne preporuke koje izdaju ili primaju tijela odgovorna za sigurnosne istrage, kao i odgovore na te sigurnosne preporuke.

*Članak 2.***Status sigurnosnih preporuka**

Sve sigurnosne preporuke koje su sadržane u bazi podataka navedenoj u članku 1. stavljanju se na raspolaganje javnosti preko javnih internetskih stranica.

*Članak 3.***Status odgovora na sigurnosne preporuke**

1. Pristup odgovorima na sigurnosne preporuke ograničen je na primatelje sigurnosnih preporuka.
2. Svaki primatelj sigurnosne preporuke može zatražiti pristup odgovorima koji su sadržani u bazi podataka navedenoj u članku 1., posebno tijela država članica za civilno zrakoplovstvo i Europska agencija za sigurnost zračnog prometa. Tijela odgovorna za sigurnosne istrage izvan Europske unije također mogu zatražiti pristup odgovorima koji su sadržani u bazi podataka navedenoj u članku 1.
3. Primatelji sigurnosnih preporuka upućuju svoj zahtjev Europskoj komisiji.

⁽¹⁾ SL L 295, 12.11.2010., str. 35.

4. Europska komisija ocjenjuje zahtjev i odlučuje o opravdanosti i izvedivosti zahtjeva za svaki pojedini slučaj.

Članak 4.

Korištenje informacija iz baze podataka

Sigurnosne preporuke i pripadajući odgovori ne smiju se koristiti za pripisivanje krivnje ili odgovornosti.

Članak 5.

Status događaja u civilnom zrakoplovstvu, povezanih sa sigurnosnim preporukama

Pristup događajima u civilnom zrakoplovstvu, koji su povezani sa sigurnosnim preporukama navedenima u članku 1., određen je u Uredbi Komisije (EZ) br. 1321/2007 od 12. studenoga 2007. o utvrđivanju provedbenih pravila za upisivanje informacija o događajima koji ugrožavaju sigurnost u civilnom zrakoplovstvu u središnju bazu podataka, razmijenjenih u skladu s Direktivom 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ i Uredbom Komisije (EZ) br. 1330/2007 od 24. rujna 2007. o utvrđivanju provedbenih pravila za širenje informacija zainteresiranim strankama o događajima koji ugrožavaju sigurnost u civilnom zrakoplovstvu iz članka 7. stavka 2. Direktive 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾.

Članak 6.

Pristup dokumentima i zaštita osobnih podataka

Ova se Odluka primjenjuje ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije ⁽³⁾.

Ova se Odluka primjenjuje u skladu s Direktivom 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 ⁽⁴⁾ i Uredbom (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 kretanju takvih podataka ⁽⁵⁾.

Članak 7.

Stupanje na snagu

Ova Odluka stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*.

Sastavljeno u Bruxellesu 5. prosinca 2012.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SL L 294, 13.11.2007., str. 3.

⁽²⁾ SL L 295, 14.11.2007., str. 7.

⁽³⁾ SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

⁽⁴⁾ SL L 281, 23.11.1995., str. 31.

⁽⁵⁾ SL L 8, 12.1.2001., str. 1.

32013R0006

L 4/34

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

9.1.2013.

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 6/2013**od 8. siječnja 2013.****o izmjeni Uredbe (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

Članak 1.

Izmjena Uredbe (EZ) br. 216/2008

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 6. stavak 2.,

U članku 6. Uredbe (EZ) br. 216/2008, stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

budući da:

„1. Proizvodi, dijelovi i uređaji moraju biti u skladu sa zahtjevima u pogledu zaštite okoliša iz izmjene 10. sveska I. i izmjene 7. sveska II. Dodatka 16. Čikaškoj konvenciji, primjenjivih na dan 17. studenoga 2011., osim dodataka Dodatku 16.“.

(1) Člankom 6. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008, kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 690/2009⁽²⁾, zahtijeva se da proizvodi, dijelovi i uređaji ispunjavaju zahtjeve u vezi sa zaštitom okoliša iz Dodatka 16. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (dalje u tekstu „Čikaška konvencija“), kako se primjenjivala 20. studenoga 2008. za sveske I. i II., osim njezinih dodataka.

Članak 2.

Prijelazne mjere

(2) Od donošenja Uredbe (EZ) br. 690/2009, Dodatak 16. Čikaškoj konvenciji bio je izmijenjen pa bi Uredbu (EZ) br. 216/2008 trebalo stoga na odgovarajući način izmijeniti.

1. Do 31. prosinca 2016., države članice mogu odobriti izuzeća od zahtjeva u pogledu graničnih vrijednosti stvaranja emisija iz točke (d) sveska II. dijela III. poglavlja 2. stavka 2.3.2. Dodatka 16. Čikaškoj konvenciji, pod sljedećim uvjetima:

(3) Izmjenama zahtjeva Dodatka 16. Čikaškoj konvenciji u pogledu zaštite okoliša, uvedeni su zahtjevi za granične vrijednosti stvaranja NO_x te je državama članicama dopušteno utvrditi prijelazne mjere za njihovu primjenu.

- (a) takva se izuzeća odobravaju u dogovoru s Agencijom;
- (b) izuzeća se mogu odobriti samo ako gospodarski učinak na organizaciju odgovornu za proizvodnju izuzetih motora prevladava nad interesima u pogledu zaštite okoliša;
- (c) u slučaju novih motora koji se ugrađuju u nove zrakoplove, izuzeća se ne odobravaju za više od 75 motora po tipu motora;

(4) Mjere predviđene ovom Uredbom temelje se na mišljenju koje je izdala Europska agencija za sigurnost zračnog prometa u skladu s člankom 17. stavkom 2. točkom (b) i člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(d) pri razmatranju zahtjeva za izuzeće, država članica uzima u obzir:

(5) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora uspostavljenog člankom 65. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008,

i. obrazloženje koje je dala organizacija odgovorna za proizvodnju izuzetih motora, uključujući ali ne ograničavajući se na razmatranja tehničkih aspekata, negativnih gospodarskih učinaka, učinaka na okoliš, učinka nepredviđenih okolnosti i pitanja pravičnosti;

ii. predviđenu upotrebu dotičnih motora, to jest, jesu li to rezervni motori ili novi motori koji se ugrađuju u nove zrakoplove;

⁽¹⁾ SL L 79, 19.3.2008., str. 1.

⁽²⁾ SL L 199, 31.7.2009., str. 6.

- iii. broj novih predmetnih motora;
 - iv. broj izuzeća odobrenih za taj tip motora;
- (e) pri odobravanju izuzeća, drava članica navodi najmanje:
- i. broj certifikata tipa motora;
 - ii. maksimalni broj motora obuhvaćenih izuzećem;
 - iii. predviđenu upotrebu dotičnih motora i vremensko ograničenje za njihovu proizvodnju.
2. Organizacije odgovorne za proizvodnju motora obuhvaćenih izuzećem odobrenim u skladu s ovim člankom:
- (a) osiguravaju da se identifikacijske pločice na dotičnim motorima označe, prema potrebi, riječima „EXEMPT NEW” (izuzet novi) ili „EXEMPT SPARE” (izuzet rezervni);
- (b) imaju postupak kontrole kvalitete za održavanje nadzora nad proizvodnjom dotičnih motora i upravljanje proizvodnjom dotičnih motora;
 - (c) državi članici koja je odobrila izuzeće i organizaciji odgovornoj za projektiranje, redovito dostavljaju podatke o izuzetim motorima koji su proizvedeni, uključujući model, serijski broj, upotrebu motora i tip zrakoplova u koji se ugrađuju novi motori;
 - (d) države članice koje su odobrile izuzeće dostavljaju Agenciji, bez nepotrebnog odlaganja, sve podatke iz stavka 1. točke (d) i stavka 2. točke (c). Agencija uspostavlja i održava registar koji sadrži takve podatke te ga stavlja na raspolaganje javnosti.

Članak 3.

Stupanje na snagu

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 8. siječnja 2013.

Za Komisiju,

Predsjednik

José Manuel BARROSO

32012L0048

10.1.2013.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 6/1

DIREKTIVA KOMISIJE 2012/48/EU**od 10. prosinca 2012.****o izmjeni priloga Direktivi 2006/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju tehničkih pravila za plovila unutarnje plovidbe**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2006/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o utvrđivanju tehničkih pravila za plovila unutarnje plovidbe i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 82/714/EEZ⁽¹⁾, a posebno njezinu prvu rečenicu članka 20. stavka 1. prvog podstavka,

budući da:

- (1) Od donošenja Direktive 2006/87/EZ u prosincu 2006., dogovorene su izmjene Pravilnika o inspekciji brodova po Rajni u skladu s člankom 22. Revidirane konvencije za plovidbu Rajnom. Stoga je potrebno na odgovarajući način izmijeniti Direktivu 2006/87/EZ.
- (2) Trebalo bi osigurati da se svjedodžba Zajednice za unutarnju plovidbu i svjedodžba broda, izdana u skladu s Pravilnikom o inspekciji brodova po Rajni, izdaju na temelju tehničkih pravila koja jamče jednaku razinu sigurnosti.
- (3) Kako bi se izbjegli poremećaji tržišnog natjecanja kao i različite razine sigurnosti, izmjene Direktive 2006/87/EZ trebale bi stupiti na snagu što je brže moguće.
- (4) Nakon donošenja provedbenih odluka Komisije 2012/64/EU⁽²⁾, 2012/65/EU⁽³⁾ i 2012/66/EU⁽⁴⁾ od 2. veljače 2012. o priznavanju triju klasifikacijskih društava u skladu s člankom 10. Direktive 2006/87/EZ, treba provesti potrebne izmjene Priloga VII. Direktivi 2006/87/EZ.

- (5) Mjere predviđene ovom Direktivom u skladu su s mišljenjem Odbora iz članka 7. Direktive Vijeća 91/672/EEZ od 16. prosinca 1991. o uzajamnom priznavanju nacionalnih svjedodžbi zapovjednika za prijevoz putnika i robe unutarnjim vodnim putovima⁽⁵⁾,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 2006/87/EZ mijenja se kako slijedi:

- (1) Prilog II. Direktivi 2006/87/EZ mijenja se u skladu s Prilogom I. ovoj Direktivi.
- (2) Prilog VII. Direktivi 2006/87/EZ mijenja se u skladu s Prilogom II. ovoj Direktivi.
- (3) Prilog IX. Direktivi 2006/87/EZ mijenja se u skladu s Prilogom III. ovoj Direktivi.

Članak 2.

Države članice koje imaju unutarnje plovne putove navedene u članku 1. stavku 1. Direktive 2006/87/EZ donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije 1. prosinca 2013. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

⁽¹⁾ SL L 389, 30.12.2006., str. 1.⁽²⁾ SL L 33, 4.2.2012., str. 6.⁽³⁾ SL L 33, 4.2.2012., str. 7.⁽⁴⁾ SL L 33, 4.2.2012., str. 8.⁽⁵⁾ SL L 373, 31.12.1991., str. 29.

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.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama koje imaju unutarnje plovne putove iz članka 1. stavka 1. Direktive 2006/87/EZ.

Sastavljeno u Bruxellesu 10. prosinca 2012.

Za Komisiju
Predsjednik
José Manuel BARROSO

PRILOG I.

Prilog II. Direktivi 2006/87/EZ mijenja se kako slijedi:

(1) Članak 1.01. mijenja se kako slijedi:

(a) točke 97., 97.a i 97.b zamjenjuju se sljedećim:

„(97) ‚Klasifikacijsko društvo‘ : klasifikacijsko društvo koje je odobreno u skladu s kriterijima i postupcima iz Priloga VII.

(97.a) ‚Navigacijska svjetla‘ : svjetlo signalnih svjetiljki za označavanje plovila

(97.b) ‚Svjetlosni signali‘ : svjetlo koje se upotrebljava za dopunjavanje vizualnih ili zvučnih signala.”;

(b) dodaju se sljedeće točke:

„(106) ‚stručnjak‘ : osoba koju priznaje nadležno tijelo ili ovlaštena ustanova, koja ima specijalističko znanje u odgovarajućem području na temelju stručnog osposobljavanja i iskustva, koja je potpuno upoznata s odgovarajućim pravilima i propisima te općeprihvaćenim tehničkim pravilima (npr. norme EN, odgovarajuće zakonodavstvo, tehnička pravila drugih država članica Europske unije), i koja je sposobna pregledati i stručno ocijeniti odgovarajuće sustave i opremu;

(107) ‚ovlaštena osoba‘ : osoba koja je stekla dostatno znanje u odgovarajućem području na temelju stručnog osposobljavanja i iskustva, koja je potpuno upoznata s odgovarajućim pravilima i propisima te općeprihvaćenim tehničkim pravilima (npr. norme EN, odgovarajuće zakonodavstvo, tehnička pravila drugih država članica Europske unije) da može ocijeniti operativnu sigurnost odgovarajućih sustava i opreme.”

(2) U članku 2.01. stavku 2., točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) pomorski stručnjak s dozvolom zapovjednika na unutarnjim plovnim putovima, koja nositelja ovlašćuje za upravljanje plovilom koje treba pregledati.”

(3) U članku 3.02. stavku 1., prvi stavak točke (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Ako se obavlja inspekcijski pregled, kako je navedeno u članku 2.09., minimalna debljina oplata dna, uzvoja i bokova plovila izrađenih od čelika ne smije biti manja od najviše vrijednosti dobivene iz sljedećih formula:”

(4) Naslov članka 6.09. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 6.09.

Prihvatno ispitivanje”

(5) U članku 7.05., stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Navigacijska svjetla, njihova kućišta i pripadajuća oprema označeni su homologacijskom oznakom koja je propisana Direktivom Vijeća 96/98/EZ od 20. prosinca 1996. o pomorskoj opremi(*).

(*) SL L 46, 17.2.1997., str. 25.”

(6) U članku 7.06., stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Oprema za radarsku navigaciju i pokazivači brzine okreta moraju ispunjavati zahtjeve iz dijela I. i dijela II. Priloga IX. Sukladnost s tim zahtjevima određena je homologacijom tipa koju izdaje nadležno tijelo. Oprema *sustava za prikaz elektroničke navigacijske karte i pridruženih podataka* za unutarnju plovidbu (dalje u tekstu „ECDIS”), koja može raditi u navigacijskom načinu rada, smatra se opremom za radarsku navigaciju.

Moraju se ispuniti zahtjevi, propisani u dijelu III. Priloga IX., u vezi s ugradnjom i operativnim ispitivanjem sustava za radarsku navigaciju i pokazivača brzine okreta koji se upotrebljavaju na plovilima unutarnje plovidbe.

Europska komisija objavljuje registar opreme za radarsku navigaciju i pokazivače brzine okreta, odobrene kako je utvrđeno u Prilogu IX. ili na temelju istovrijednih priznatih homologacija.”

(7) U članku 8.01., stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Posude pod tlakom namijenjene za operacije broda pregledava stručnjak kako bi provjerio jesu li sigurne za rad:

- (a) prije prvog puštanja u rad;
- (b) prije ponovnog puštanja u rad nakon svake preinake ili popravka; i
- (c) redovito, najmanje svakih pet godina.

Inspeksijski pregled uključuje unutarnji i vanjski pregled. Posude sa stlačenim zrakom, čija se unutrašnjost ne može odgovarajuće pregledati, ili čije se stanje unutarnjim pregledom ne može jasno utvrditi, moraju se podvrgnuti dodatnom ispitivanju bez razaranja ili ispitivanju hidrauličnog tlaka.

Izdaje se potvrda o inspeksijskom pregledu, koju potpisuje stručnjak, s navedenim datumom pregleda.

Drugi uređaji koji zahtijevaju redoviti pregled, posebno parni kotlovi, druge posude pod tlakom i njihova pripadajuća oprema, te dizala, moraju ispunjavati propise koji se primjenjuju u jednoj od država članica Unije.”

(8) U članku 10.02., stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. U skladu s primjenjivim propisima tijela nadležnog za plovidbu, koji su na snazi u državama članica, na brodu se mora nalaziti najmanje sljedeća oprema:

- (a) radiotelefonska oprema;
- (b) uređaji i naprave za odašiljanje svjetlosnih i zvučnih signala i za označivanje broda;
- (c) samostalna pomoćna svjetla za propisana svjetla za vez.

Moraju postojati i sljedeće posude:

- (a) označena posuda za kućanski otpad;
- (b) odvojene označene posude s hermetičkim zatvaranjem, izrađene od čelika ili nekog drugog čvrstog, nezapaljivog materijala, koje su odgovarajuće veličine, ali mogu sadržavati najmanje 10 l, za prikupljanje
 - (aa) zauljenih krpa za čišćenje;
 - (bb) opasnog ili štetnog krutog otpada;
 - (cc) opasnog ili štetnog tekućeg otpada;I, ako nastanu, za prikupljanje
 - (dd) taloga;
 - (ee) drugog zauljenog ili masnog otpada.”

(9) Članak 10.03. mijenja se kako slijedi:

(a) prva rečenica stavka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Na svakom od sljedećih mjesta mora se nalaziti najmanje jedan prenosivi aparat za gašenje požara u skladu s europskim normama EN 3-7: 2007 i EN 3-8: 2007.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Za prenosive aparate za gašenje požara, propisane stavkom 1., mogu se upotrebljavati samo aparati za gašenje sa suhim prahom, s masom punjenja od najmanje 6 kg, ili drugi prenosivi aparati za gašenje s istim protupožarnim kapacitetom. Oni moraju biti prikladni za klasu požara A, B i C. Iznimno, na brodovima koji nemaju uređaje na ukapljeni plin, dopušteni su aparati za gašenje požara raspršivanjem vodene pjene (AFFF-AR) koja tvori tanki sloj protiv zamrzavanja do minus (–) 20 °C, čak i ako nisu prikladni za klasu požara C. Kapacitet tih aparata za gašenje požara je najmanje 9 litara.

Svi aparati za gašenje moraju biti prikladni za gašenje požara u električnim sustavima do 1 000 V.”;

(c) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Prenosive aparate za gašenje požara pregledava ovlaštena osoba najmanje svake dvije godine. Na aparat za gašenje požara postavlja se oznaka o inspekcijskom pregledu, koju potpisuje ovlaštena osoba, s navedenim datumom pregleda.”

(10) U članku 10.03.a, stavci 6., 7. i 8. zamjenjuju se sljedećim:

„6. Sustave pregledava stručnjak:

- (a) prije prvog puštanja u rad;
- (b) prije ponovnog puštanja u rad nakon što je sustav bio uključen;
- (c) prije ponovnog puštanja u rad nakon svake veće preinake ili popravka;
- (d) redovito, najmanje svake dvije godine.

Inspekcijske preglede iz točke (d) može obavljati i ovlaštena osoba iz ovlaštene tvrtke koja je specijalizirana za sustave za gašenje požara.

7. Tijekom obavljanja pregleda u skladu sa stavkom 6., stručnjak ili ovlaštena osoba provjerava ispunjavaju li sustavi zahtjeve iz ovog stavka.

Pregled uključuje najmanje sljedeće:

- (a) vanjski pregled čitavog sustava;
- (b) funkcionalno ispitivanje sigurnosnih sustava i sapnica;
- (c) funkcionalno ispitivanje spremnika pod tlakom i pumpnog sustava.

8. Izdaje se potvrda o inspekcijskom pregledu, koju potpisuje stručnjak ili ovlaštena osoba, s navedenim datumom pregleda.”

(11) U članku 10.03.b stavku 9., točke (b), (c) i (e) zamjenjuju se sljedećim:

„(b) Sustav pregledava stručnjak:

- (aa) prije prvog puštanja u rad;
- (bb) prije ponovnog puštanja u rad nakon što je sustav bio aktiviran;
- (cc) prije ponovnog puštanja u rad nakon svake veće preinake ili popravka;
- (dd) redovito, najmanje svake dvije godine.

Inspekcijske preglede iz točke (dd) može obavljati i ovlaštena osoba iz ovlaštene tvrtke, specijalizirane za sustave za gašenje požara.

(c) Tijekom pregleda, stručnjak ili ovlaštena osoba provjerava ispunjavaju li sustavi zahtjeve iz ovog članka.”

„(e) Izdaje se potvrda o inspekcijskom pregledu, koju potpisuje stručnjak ili ovlaštena osoba, s navedenim datumom pregleda.”

(12) Članak 11.02. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Vanjski rubovi paluba i bočnih paluba opremljeni su linicama visine najmanje 0,90 m, ili neprekinutom zaštitnom ogradom u skladu s europskom normom EN 711: 1995. Radna mjesta gdje bi osobe mogle pasti s visine veće od 1 m opremljena su linicama ili pražnicama visine najmanje 0,90 m, ili neprekinutom zaštitnom ogradom u skladu s europskom normom EN 711: 1995. Ako se zaštitne ograde bočnih paluba mogu spustiti,

(a) neprekinuti rukohvat promjera 0,02 do 0,04 m dodatno je učvršćen na pražnicu na visini od 0,7 do 1,1 m; i

(b) na točki gdje počinje bočna paluba, na jasno vidljivim mjestima, pričvršćeni su znakovi u skladu sa slikom 10. iz Dodatka I., promjera najmanje 15 cm.

Ako nema pražnice, umjesto nje postavljena je fiksna zaštitna ograda.”;

(b) umeću se sljedeći stavci:

„4.a Odstupajući od stavka 4., u slučaju teglenica i potisnica bez nastambi, ne zahtijevaju se linice ili zaštitne ograde:

(a) ako su na vanjskim rubovima paluba i bočnih paluba postavljeni nogobrani;

(b) ako su na pražnicama postavljeni rukohvati u skladu sa stavkom 4. točkom (a); i

(c) na jasno vidljivim mjestima na palubi pričvršćeni znakovi u skladu sa slikom 10. iz Dodatka I., promjera najmanje 15 cm.

4.b Odstupajući od stavka 4., u slučaju brodova s neprekinutom palubom ili palubom kovčega, ne zahtijeva se postavljanje zaštitnih ograda izravno na vanjske rubove tih paluba ili na bočne palube:

(a) ako se preko tih neprekinutih paluba proteže prolaz, okružen fiksnim zaštitnim ogradama u skladu s EN 711: 1995; i

(b) ako su na prijelazima u prostore nezaštićene zaštitnim ogradama, na jasno vidljivim mjestima pričvršćeni znakovi u skladu sa slikom 10. iz Dodatka I., promjera najmanje 15 cm.”;

(c) umeće se sljedeći stavak 6.:

„(6) Stavci 4., 4.a i 4.b su privremeni zahtjevi u skladu s člankom 1.06. i vrijedit će do 1. prosinca 2016.”

(13) Članak 11.04. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Do visine od 0,90 m iznad bočne palube, slobodna širina bočne palube može se smanjiti na 0,50 m pod uvjetom da gornja slobodna širina između vanjskog ruba trupa i unutarnjeg ruba skladišta nije manja od 0,65 m.”;

(b) umeće se sljedeći stavak 4.:

„4. Stavak 2. je privremeni zahtjev u skladu s člankom 1.06. i vrijedit će do 1. prosinca 2016.”

(14) Članak 11.12. mijenja se kako slijedi:

(a) stavci 6. i 7. zamjenjuju se sljedećim:

„6. Dizalice pregledava stručnjak:

- (a) prije prvog puštanja u rad;
- (b) prije ponovnog puštanja u rad nakon svake veće preinake ili popravka;
- (c) redovito, najmanje svakih deset godina.

Tim se pregledom osigurava dokaz odgovarajuće čvrstoće i stabiliteta izračunima i ispitivanjem opterećenja na brodu.

Ako sigurnosno radno opterećenje dizalice ne prelazi 2 000 kg, stručnjak može odlučiti da se dokaz izračunom u potpunosti ili djelomično zamijeni ispitivanjem s opterećenjem koje je 1,25 puta veće od sigurnosnog radnog opterećenja koje se izvodi u cijelom okretnom području.

Izdaje se potvrda o inspekcijskom pregledu, koju potpisuje stručnjak, s navedenim datumom pregleda.

7. Ovlaštena osoba redovito pregledava dizalice, u svakom slučaju najmanje svakih 12 mjeseci. Tijekom tog pregleda utvrđuju se sigurni radni uvjeti dizalice vizualnim pregledom i provjerom rada dizalice.

Izdaje se potvrda o inspekcijskom pregledu, koju potpisuje stručnjak, s navedenim datumom pregleda.”;

(b) stavak 8. se briše;

(c) stavak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„10. Radne upute proizvođača dizalice moraju se nalaziti na brodu. One moraju sadržavati najmanje sljedeće podatke:

- (a) radno područje i funkcije upravljanja;
- (b) najveće dopušteno sigurnosno radno opterećenje kao funkciju dohvata;
- (c) najveći dopušteni nagib dizalice;
- (d) upute za montažu i održavanje;
- (e) opće tehničke podatke.”

(15) Članak 14.13. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 14.13.

Prihvatno ispitivanje

Uređaje na ukapljeni plin pregledava stručnjak, kako bi provjerio jesu li uređaji u skladu sa zahtjevima iz ovog poglavlja:

- (a) prije prvog puštanja u rad;
- (b) prije ponovnog puštanja u rad nakon svake veće preinake ili popravka;

(c) pri svakoj obnovi potvrde iz članka 14.15.

Izdaje se potvrda o inspekcijskom pregledu, koju potpisuje stručnjak, s navedenim datumom pregleda. Kopija potvrde o inspekcijskom pregledu dostavlja se inspekcijskom tijelu.”

(16) Naslov članka 14.14. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 14.14.

Uvjeti ispitivanja”

(17) U članku 14.15. stavku 3., drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Iznimno, ako vlasnik broda ili njegov zastupnik podnese obrazloženi zahtjev, inspekcijsko tijelo može produžiti valjanost potvrde za najviše tri mjeseca bez obavljanja prihvatnog ispitivanja iz članka 14.13. Takvo produženje upisuje se u svjedodžbu Zajednice.”

(18) U članku 15.02., stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. Pregrade koje odvajaju strojarnicu od putničkih prostora ili nastambi za posadu i osoblje, ne smiju imati vrata.”

(19) Članak 15.03. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Moment nagibanja zbog tlaka vjetra (M_w) izračunava se na sljedeći način:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot l_w + T/2kNm$$

pri čemu je:

p_w = specifični tlak vjetra od 0,25 kN/m²;

A_w = bočna ravnina broda iznad ravnine gaza u skladu s određenim stanjem krcanja u [m²];

l_w = udaljenost težišta bočne ravnine A_w od ravnine gaza u skladu s određenim stanjem krcanja u [m].

Pri izračunavanju bočne ravnine, treba uzeti u obzir predviđeno ograđivanje palube tendama i sličnim pokretnim postrojenjima.”;

(b) stavak 9. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) U slučaju naplavlivanja jednog odjeljka, pregrade se smatraju neoštećenima ako je udaljenost između dviju susjednih pregrada veća od duljine oštećenja. Pri izračunu se ne uzimaju u obzir uzdužne pregrade na udaljenosti manjoj od B/3 od vanjske oplate, izmjerene okomito na simetralu od oplate trupa pri maksimalnom gasu. Pregradna udubina u poprečnoj pregradi, koja je duža od 2,50 m, smatra se uzdužnom pregradom.”

(20) Članak 15.06. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Putnički prostori moraju:

(a) na svim palubama nalaziti se iza ravnine sudarne pregrade, a ako su ispod pregradne palube, ispred ravnine pregrade krmenog pika;

- (b) biti plinonepropusno odvojeni od strojarnice i kotlovnice;
- (c) biti raspoređeni tako da kroz njih ne prolazi pogled iz kormilarnice, u skladu s člankom 7.02.

Površine na palubi, koje su ne samo s gornje strane, već i bočno potpuno ili djelomično ograđene tendama ili sličnim pokretnim postrojenjima, moraju ispunjavati iste zahtjeve kao zatvoreni putnički prostori.”;

- (b) stavak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„15. Nadgrađa ili njihovi krovovi, sastavljeni u cijelosti od panoramskih ploha i prostora ograđenih tendama ili sličnim pokretnim postrojenjima, moraju biti konstruirani tako da se u slučaju nesreće u najvećoj mogućoj mjeri smanji opasnost od ozljeđivanja osoba na brodu, te moraju biti izrađeni isključivo od materijala koji to osiguravaju.”

- (21) Članak 15.11. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavak 2. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„2. Pregradne konstrukcije

- (a) između prostorija moraju biti konstruirane u skladu sa sljedećim tablicama:

- (aa) Tablica za pregradne konstrukcije između prostorija u kojima nisu postavljeni sustavi za raspršivanje pod tlakom u skladu s člankom 10.03.a.

Prostorije	Upravljački centri	Rovovi stubišta	Zborna mjesta	Saloni	Strojarnice	Kuhinje	Spremišta
Upravljački centri	–	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A30	A60	A60	A30/A60 ⁽⁵⁾
Rovovi stubišta		–	A0	A30	A60	A60	A30
Zborna mjesta			–	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A60	A30/A60 ⁽⁵⁾
Saloni				–/A0/B15 ⁽³⁾	A60	A60	A30
Strojarnice					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Kuhinje						A0	A30/B15 ⁽⁶⁾
Spremišta							–

⁽¹⁾ Pregradne konstrukcije između upravljačkih centara i unutrašnjih zbornih mjesta odgovaraju tipu A0, a vanjskih zbornih mjesta samo tipu B15.

⁽²⁾ Pregradne konstrukcije između salona i unutrašnjih zbornih mjesta odgovaraju tipu A30, a vanjskih zbornih mjesta samo tipu B15.

⁽³⁾ Pregradne konstrukcije između kabina, pregradne konstrukcije između kabina i hodnika te vertikalne pregradne konstrukcije koje odvajaju salone u skladu sa stavkom 10. odgovaraju tipu B15, za prostorije opremljene sustavima za raspršivanje pod tlakom B0. Pregradne konstrukcije između kabina i sauna odgovaraju tipu A0, za prostorije opremljene sustavima za raspršivanje pod tlakom B15.

⁽⁴⁾ Pregradne konstrukcije između strojarnica u skladu s člankom 15.07. i člankom 15.10. stavkom 6. odgovaraju tipu A60; u ostalim slučajevima odgovaraju tipu A0.

⁽⁵⁾ Pregradne konstrukcije između spremišta za skladištenje zapaljivih tekućina i upravljačkih centara i zbornih mjesta odgovaraju tipu A60, za prostorije opremljene sustavima za raspršivanje pod tlakom A30.

⁽⁶⁾ Tip B15 dostatan je za pregradne konstrukcije između kuhinja s jedne, te rashladnih spremišta i smočnica s druge strane.

- (bb) Tablica za pregradne konstrukcije između prostorija u kojima su postavljeni sustavi za raspršivanje pod tlakom u skladu s člankom 10.03.a.

Prostorije	Upravljački centri	Rovovi stubišta	Zborna mjesta	Saloni	Strojarnice	Kuhinje	Spremišta
Upravljački centri	–	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A0	A60	A30	A0/A30 ⁽⁵⁾
Rovovi stubišta		–	A0	A0	A60	A30	A0
Zborna mjesta			–	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A30	A0/A30 ⁽⁵⁾

Prostorije	Upravljački centri	Rovovi stubišta	Zborna mjesta	Saloni	Strojarnice	Kuhinje	Spremišta
Saloni				–/B15/B0 ⁽³⁾	A60	A30	A0
Strojarnice					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Kuhinje						–	A0/B15 ⁽⁶⁾
Spremišta							–

(¹) Pregradne konstrukcije između upravljačkih centara i unutrašnjih zbornih mjesta odgovaraju tipu A0, a vanjskih zbornih mjesta samo tipu B15.

(²) Pregradne konstrukcije između salona i unutrašnjih zbornih mjesta odgovaraju tipu A30, a vanjskih zbornih mjesta samo tipu B15.

(³) Pregradne konstrukcije između kabina, pregradne konstrukcije između kabina i hodnika te vertikalne pregradne konstrukcije koje odvajaju salone u skladu sa stavkom 10. odgovaraju tipu B15, za prostorije opremljene sustavima za raspršivanje pod tlakom B0. Pregradne konstrukcije između kabina i sauna odgovaraju tipu A0, za prostorije opremljene sustavima za raspršivanje pod tlakom B15.

(⁴) Pregradne konstrukcije između strojarnica u skladu s člankom 15.07. i člankom 15.10. stavkom 6. odgovaraju tipu A60; u ostalim slučajevima odgovaraju tipu A0.

(⁵) Pregradne konstrukcije između spremišta za skladištenje zapaljivih tekućina i upravljačkih centara i zbornih mjesta odgovaraju tipu A60, za prostorije opremljene sustavima za raspršivanje pod tlakom A30.

(⁶) Tip B15 dostatan je za pregradne konstrukcije između kuhinja s jedne, te rashladnih spremišta i smočnica s druge strane.”

(b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Stropovi salona i zidne obloge, uključujući i njihove konstrukcije, ako ti saloni nemaju sustav za raspršivanje pod tlakom u skladu s člankom 10.03.a, moraju biti proizvedeni od negorivih materijala, osim njihovih površina, koje moraju biti barem vatrousparavajuće. Prva se rečenica ne odnosi na saune.”;

(c) umeće se sljedeći stavak 7.a:

„7.a Tende i slična pokretna postrojenja kojima su površine na palubi potpuno ili djelomično ograđene i njihove konstrukcije moraju biti barem vatrousparavajuće.”

(22) Članak 22.a.04. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 22.a.04.

Uzgon i stabilitet

1. Stavci 2. do 10. primjenjuju se na plovila duža od 110 m, osim putničkih brodova.
2. Osnovne vrijednosti za izračun stabiliteta, težina praznog broda i položaj težišta, određuju se pokusom nagiba koji se obavlja u skladu s Prilogom I. Rezoluciji IMO-a MSC 267 (85).
3. Podnositelj mora, izračunom na temelju metode gubitka uzgona, dokazati da su uzgon i stabilitet broda zadovoljavajući u slučaju naplavlivanja. Svi izračuni izvode se na temelju slobodnog utonuća i trima.

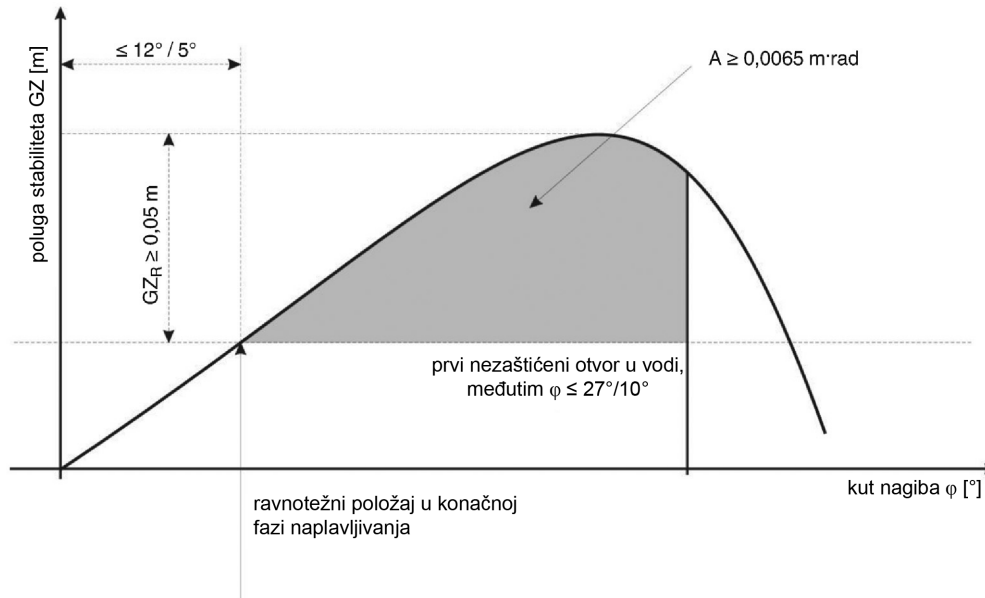
Zadovoljavajući uzgon i stabilitet broda u slučaju naplavlivanja dokazuju se s teretom koji odgovara njegovom maksimalnom gasu i koji je ravnomjerno raspoređen između svih skladišta, s maksimalnim zalihama i s punim tankom goriva.

Za raznovrsni teret, izračun stabiliteta obavlja se za najnepovoljnije stanje krcanja. Taj izračun stabiliteta obavlja se na brodu.

U tu svrhu, određuje se matematički dokaz zadovoljavajućeg stabiliteta za međufaze naplavlivanja (25 %, 50 % i 75 % naplavlivanja, te prema potrebi za fazu neposredno prije poprečne ravnoteže) i za konačnu fazu naplavlivanja, pri gore navedenim stanjima krcanja.

4. Za oštećeno stanje uzimaju se u obzir sljedeće pretpostavke:
- (a) Opseg bočnog oštećenja:
- uzdužni opseg : najmanje 0,10 l
- poprečni opseg : 0,59 m
- vertikalni opseg : neograničeno od dna prema gore.
- (b) Opseg oštećenja dna:
- uzdužni opseg : najmanje 0,10 l
- poprečni opseg : 3,00 m
- vertikalni opseg : od osnovice 0,39 m prema gore, isključujući uljno korito.
- (c) Sve pregrade unutar oštećenog područja smatraju se oštećenima, što znači da se pregrađivanje određuje tako da se osigura da brod ostane na površini nakon naplavlivanja dvaju ili više susjednih odjeljaka u uzdužnom smjeru. Za glavnu strojarnicu treba uzeti u obzir samo jedan odjeljak, tj. krajnje pregrade strojarnice smatraju se neoštećenima.
- U slučaju oštećenja dna, i susjedni odjeljci po širini broda smatraju se naplavljenima.
- (d) Naplavljenost
- Pretpostavlja se da je naplavljenost 95 %.
- Ako se izračunom dokaže da je prosječna naplavljenost odjeljka manja od 95 %, može se upotrijebiti izračunana vrijednost.
- Upotrijebljene vrijednosti ne smiju biti manje od:
- strojarnica i radni prostori: 85 %
 - skladišta tereta: 70 %
 - dvodna, tankovi za gorivo, balastni tankovi itd., ovisno o tome moraju li se prema njihovoj namjeni smatrati punima ili praznima da bi se osiguralo plutanje pri najvećem dopuštenom gasu: 0 ili 95 %.
- (e) Izračun učinka slobodne površine u međufazama naplavlivanja temelji se na bruto površini oštećenih odjeljaka.
5. Za sve međufaze naplavlivanja iz stavka 3., moraju se ispuniti sljedeći kriteriji:
- (a) kut nagiba φ u ravnotežnom položaju dotične međufaze naplavlivanja ne smije prelaziti 15° (5° ako kontejneri nisu pričvršćeni);
- (b) iznad nagiba u ravnotežnom položaju dotične međufaze naplavlivanja, pozitivni dio krivulje poluga stabiliteta mora pokazati vrijednost poluge stabiliteta $GZ \geq 0,02$ m (0,03 m ako kontejneri nisu pričvršćeni) prije uranjanja prvog nezaštićenog otvora ili prije postizanja kuta nagiba φ od 27° (15° ako kontejneri nisu pričvršćeni);
- (c) otvori koji nisu vodonepropusni ne smiju uranjati prije nego što se postigne nagib u ravnotežnom položaju dotične međufaze.
6. Tijekom konačne faze naplavlivanja moraju biti ispunjeni sljedeći kriteriji:
- (a) donji rub otvora koji nisu vodonepropusni (npr. vrata, prozori, grotla za pristup) ne smije biti manji od 0,10 m iznad vodne linije u oštećenom stanju;

- (b) kut nagiba ϕ u ravnotežnom položaju ne smije prelaziti 12° (5° ako kontejneri nisu pričvršćeni);
- (c) iznad nagiba u ravnotežnom položaju dotične međufaze naplavljivanja, pozitivni dio krivulje poluga stabiliteta mora pokazati vrijednost poluge stabiliteta $GZ \geq 0,05$ m, a površina ispod krivulje mora dosegnuti najmanje $0,0065$ m.rad prije uranjanja prvog nezaštićenog otvora ili prije postizanja kuta nagiba ϕ od 27° (10° ako kontejneri nisu pričvršćeni);



- (d) ako otvori koji nisu vodonepropusni uranjaju prije postizanja ravnotežnog položaja, prostori za pristup do tih otvora smatraju se naplavljenima radi izračuna stabiliteta u oštećenom stanju.

7. Ako su predviđeni otvori za poprečno naplavljivanje radi smanjenja asimetričnog naplavljivanja, moraju biti ispunjeni sljedeći uvjeti:

- (a) za izračun poprečnog naplavljivanja, mora se primjenjivati rezolucija IMO A.266 (VIII);
- (b) moraju biti samoaktivirajući;
- (c) ne smiju biti opremljeni napravama za zatvaranje;
- (d) ukupno vrijeme za izravnavanje ne smije prelaziti 15 minuta.

8. Ako se otvori kroz koje voda može prodrijeti i u neoštećene odjeljke mogu vodonepropusno zatvoriti, naprave za zatvaranje moraju s obje strane biti označene sljedećim lako čitljivim uputama:

„Zatvoriti odmah nakon prolaska“.

9. Smatra se da je podnesen dokaz pomoću izračuna u skladu sa stavcima 3. do 7., ako izračuni stabiliteta u oštećenom stanju, u skladu s dijelom 9. pravila priloženih Europskom sporazumu o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima (dalje u tekstu „ADN“), daju pozitivan rezultat.

10. Ako je to potrebno radi ispunjavanja zahtjeva iz stavka 3., ponovno se određuje ravnina maksimalnog gaza.“

(23) U članku 22.a.05. stavku 2., točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) izgrađena su kao brodovi s dvostrukom oplatom u skladu s ADN-om, pri čemu se za brodove za prijevoz suhog tereta primjenjuju odjeljci 9.1.0.91. do 9.1.0.95., a za tankerske brodove stavak 9.3.2.11.7. i odjeljci 9.3.2.13. do 9.3.2.15. ili stavak 9.3.3.11.7. i odjeljci 9.3.3.13. do 9.3.3.15. dijela 9. ADN-a.“

(24) U članku 24.02. stavku 2., tablica se zamjenjuje sljedećim:

(a) za članak 7.05. stavak 1. umeće se sljedeći unos:

Članak i stavak	Sadržaj	Rok i napomene
„7.05. stavak 1.	Navigacijska svjetla, njihova kućišta, pripadajuća oprema i izvori svjetla	Navigacijska svjetla, njihova kućišta, pripadajuća oprema i izvori svjetla koji ispunjavaju zahtjeve za boju i jakost navigacijskih svjetala te za prihvaćanje signalnih svjetala za plovidbu Rajnom, od 30. studenoga 2009. mogu se i dalje upotrebljavati.”

(b) za članak 7.06. stavak 1. umeću se sljedeći unosi:

„7.06. stavak 1.	Oprema za radarsku navigaciju koja je odobrena prije 1.1.1990.	Oprema za radarsku navigaciju koja je odobrena prije 1.1.1990. može se ugrađivati i upotrebljavati do izdavanja ili obnavljanja svjedodžbe Zajednice nakon 31.12.2009., u svakom slučaju najkasnije do 31.12.2011., ako postoji valjana potvrda o ugradnji u skladu s ovom Direktivom ili rezolucijom CCNR 1989-II-35.
	Pokazivači brzine okreta koji su odobreni prije 1.1.1990.	Pokazivači brzine okreta koji su odobreni prije 1.1.1990. i ugrađeni prije 1.1.2000. mogu se ugrađivati i upotrebljavati do izdavanja ili obnavljanja svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2015., ako postoji valjana potvrda o ugradnji u skladu s ovom Direktivom ili rezolucijom CCNR 1989-II-35.
	Oprema za radarsku navigaciju i pokazivači brzine okreta koji su odobreni prije 1.1.1990.	Oprema za radarsku navigaciju i pokazivači brzine okreta koji su odobreni 1.1.1990. ili poslije, u skladu s minimalnim zahtjevima i uvjetima ispitivanja za radarske uređaje koji se upotrebljavaju za navigaciju u plovidbi unutarnjim plovnicima na Rajni, te minimalnim zahtjevima i uvjetima ispitivanja za pokazivače brzine okreta koji se upotrebljavaju u plovidbi unutarnjim plovnicima na Rajni, mogu se i dalje ugrađivati i upotrebljavati, ako postoji valjana potvrda o ugradnji u skladu s ovom Direktivom ili rezolucijom CCNR 1989-II-35.”

(c) za članak 10.02. stavak 1. drugu rečenicu točku (b), umeće se sljedeći unos:

Članak i stavak	Sadržaj	Rok i napomene
„10.02. stavak 1. druga rečenica, točka (b)	Posude izrađene od čelika ili nekog drugog čvrstog, nezapaljivog materijala, koje sadrže najmanje 10 l.	N.R.C., najkasnije pri obnavljanju svjedodžbe Zajednice”

(d) unosi za članak 11.02. stavak 4. i članak 11.04. stavak 2. zamjenjuju se sljedećim:

Članak i stavak	Sadržaj	Rok i napomene
„11.02. stavak 4. prva rečenica	Oprema vanjskih rubova paluba, bočnih paluba i radnih mjesta	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2020.
	Visina praznica	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2035.

Članak i stavak	Sadržaj	Rok i napomene
11.04. stavak 1.	Slobodna širina bočnih paluba	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2035., za plovila čija širina prelazi 7,30 m
Stavak 2.	Bočne zaštitne ograde na brodovima duljine $L < 55$ m s nastambama samo na krmi	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2020."

(e) unos za članak 11.1.2. zamjenjuje se sljedećim:

„11.1.2. stavci 2., 4., 5. i 9.	Pločica proizvođača, zaštitne naprave, potvrde na brodu	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2015."
---------------------------------	---	---

(f) unosi za članak 15.03. stavke 7. do 13. zamjenjuju se sljedećim:

„Stavci 7. i 8.	Stabilitet u oštećenom stanju	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045.
Stavak 9.	Stabilitet u oštećenom stanju	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045.
	Vertikalni opseg oštećenja dna broda	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045. N.R.C. se primjenjuje za brodove s nepropusnim palubama na udaljenosti najmanje 0,50 m i manje od 0,60 m od dna broda, koji su dobili svjedodžbu Zajednice ili drugu dozvolu za plovidbu prije 31.12.2005.
	Status naplavlivanja dvaju odjeljaka	N.R.C.
Stavci 10. do 13.	Stabilitet u oštećenom stanju	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045."

(g) unos za članak 15.06. stavak 1. točku (a) zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.06. stavak 1., prvi podstavak	Članak 15.06. stavak 1., drugi podstavak	Putnički prostori ispod pregradne palube iza sudarne pregrade i ispred pregrade krmenog pika
Ograđeni prostori	NRC, najkasnije pri obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045.	N.R.C., najkasnije pri obnavljanju svjedodžbe Zajednice"

(h) unos za članak 15.06. stavak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Stavak 15.	Zahtjevi za ograđene prostore unutar nadgrađa, koje je u cijelosti ili djelomično sastavljeno od panoramskih prozora	NRC, najkasnije pri obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045.
	Zahtjevi za ograđene prostore	N.R.C., najkasnije pri obnavljanju svjedodžbe Zajednice"

(i) za tekst u vezi s člankom 15.11. stavkom 7.a, umeće se sljedeći unos:

„Stavak 7.a	Ograđeni prostori	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice”
-------------	-------------------	--

(25) Tablica u članku 24.06. stavku 5. mijenja se kako slijedi:

(a) za članak 7.05. stavak 1. umeće se sljedeći unos:

Članak i stavak	Sadržaj	Rok i napomene	Na snazi za plovila sa svjedodžbom broda ili dozvolom za plovidbu prije
„7.05. stavak 1.	Navigacijska svjetla, njihova kućišta, pripadajuća oprema i izvori svjetla	Navigacijska svjetla, njihova kućišta, pripadajuća oprema i izvori svjetla koji ispunjavaju zahtjeve za boju i jakost navigacijskih svjetala, te za prihvaćanje signalnih svjetala za plovidbu Rajnom, od 30. studenoga 2009. mogu se i dalje upotrebljavati.	1.12.2013.”

(b) za članak 7.06. stavak 1. umeće se sljedeći unos:

„7.06. stavak 1.	Oprema za radarsku navigaciju koja je odobrena prije 1.1.1990.	Oprema za radarsku navigaciju koja je odobrena prije 1.1.1990. može se ugrađivati i upotrebljavati do izdavanja ili obnavljanja svjedodžbe Zajednice nakon 31.12.2009., u svakom slučaju najkasnije do 31.12.2011., ako postoji valjana potvrda o ugradnji u skladu s ovom Direktivom ili rezolucijom CCNR 1989-II-35.	1.12.2013.
	Pokazivači brzine okreta koji su odobreni prije 1.1.1990.	Pokazivači brzine okreta koji su odobreni prije 1.1.1990. i ugrađeni prije 1.1.2000. mogu se ugrađivati i upotrebljavati do izdavanja ili obnavljanja svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2015., ako postoji valjana potvrda o ugradnji u skladu s ovom Direktivom ili rezolucijom CCNR 1989-II-35.	1.12.2013.
	Oprema za radarsku navigaciju i pokazivači brzine okreta koji su odobreni poslije 1.1.1990.	Oprema za radarsku navigaciju i pokazivači brzine okreta koji su odobreni poslije 1.1.1990., u skladu s minimalnim zahtjevima i uvjetima ispitivanja za radarske uređaje koji se upotrebljavaju za navigaciju u plovidbi unutarnjim plovnim putovima na Rajni, te minimalnim zahtjevima i uvjetima ispitivanja za pokazivače brzine okreta koji se upotrebljavaju u plovidbi unutarnjim plovnim putovima na Rajni, mogu se i dalje ugrađivati i upotrebljavati, ako je izdana valjana potvrda o ugradnji u skladu s ovom Direktivom ili rezolucijom CCNR 1989-II-35.	1.12.2013.”

(c) za članak 10.02. stavak 1. drugu rečenicu, točku (b), umeće se sljedeći unos:

Članak i stavak	Sadržaj	Rok i napomene	Na snazi za plovila sa svjedodžbom broda ili dozvolom za plovidbu prije
„Članak 10.02. stavak 1. druga rečenica, točka (b)	Posude izrađene od čelika ili nekog drugog čvrstog, nezapaljivog materijala, koje sadrže najmanje 10 l.	N.R.C., najkasnije pri obnavljanju svjedodžbe Zajednice	1.12.2013.”

(d) za članak 11.02. stavak 4. i članak 11.04. stavak 2., umeću se sljedeći unosi:

Članak i stavak	Sadržaj	Rok i napomene	Na snazi za plovila sa svjedodžbom broda ili dozvolom za plovidbu prije
„11.02. stavak 4. prva rečenica	Visina linica i pražnica te bočnih zaštitnih ograda	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2020.	1.12.2013.
	Visina pražnica	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2035.	
11.04. stavak 2.	Bočne zaštitne ograde na brodovima duljine L < 55 m s nastambama samo na krmi	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2020.	1.12.2013.”

(e) za članak 11.12. umeće se sljedeći unos:

„11.12. stavci 2., 4., 5. i 9.	Pločica proizvođača, zaštitne naprave, potvrde na brodu	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2015.	1.12.2013.”
--------------------------------	---	--	-------------

(f) unosi za članak 15.03. stavke 7. do 13. zamjenjuju se sljedećim:

„15.03. stavci 7. i 8.	Stabilitet u oštećenom stanju	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045.	1.12.2013.
Stavak 9.	Stabilitet u oštećenom stanju	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045.	1.12.2013.
	Vertikalni opseg oštećenja dna broda	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045. N.R.C. se primjenjuje za brodove s nepropusnim palubama na udaljenosti najmanje 0,50 m i manje od 0,60 m od dna broda, koji su dobili svjedodžbu Zajednice ili drugu dozvolu za plovidbu prije 31.12.2005.	1.12.2013.

	Status naplavlivanja dvaju odjeljaka	N.R.C.	
stavci 10. do 13.	Stabilitet u oštećenom stanju	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045.	1.12.2013.”

(g) unos za članak 15.06. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.06. stavak 1. prvi podstavak	Putnički prostori ispod pregradne palube iza sudarne pregrade i ispred pregrade krmenog pika	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045.	1.12.2013.
Članak 15.06. stavak 1. drugi podstavak	Ograđeni prostori	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice	1.12.2013.”

(h) unos za članak 15.06. stavak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Stavak 15.	Zahtjevi za ograđene prostore unutar nadgrađa, koje je u cijelosti ili djelomično sastavljeno od panoramskih prozora	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2045.	1.12.2013.
	Zahtjevi za ograđene prostore	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice	1.12.2013.”

(i) za članak 15.11. stavak 7.a, umeće se sljedeći unos:

„Stavak 7.a	Ograđeni prostori	N.R.C., najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice	1.12.2013.”
-------------	-------------------	---	-------------

(26) Tablica u članku 24.a.02. stavku 2. mijenja se kako slijedi:

(a) za članak 7.05. stavak 1. umeće se sljedeći unos:

„7.05. stavak 1.	Navigacijska svjetla, njihova kućišta, pripadajuća oprema i izvori svjetla	Navigacijska svjetla, njihova kućišta, pripadajuća oprema i izvori svjetla koji ispunjavaju — zahtjeve za boju i jakost navigacijskih svjetala, te za prihvaćanje signalnih svjetala za plovidbu Rajnom od 30. studenoga 2009. ili — odgovarajuće zahtjeve države članice od 30. studenoga 2009. mogu se i dalje upotrebljavati.”	
------------------	--	---	--

(b) za članak 7.06. stavak 1. umeće se sljedeći unos:

„7.06. stavak 1.	Sustavi za radarsku navigaciju i pokazivači brzine okreta	Sustavi za radarsku navigaciju i pokazivači brzine okreta, koji su odobreni i ugrađeni u skladu s propisima države članice prije 31. prosinca 2012. mogu se i dalje ugrađivati i upotrebljavati do izdavanja ili zamjene svjedodžbe Zajednice nakon 31. prosinca 2018. Ti sustavi moraju se upisati u svjedodžbu Zajednice pod brojem 52.
		Sustavi za radarsku navigaciju i pokazivači brzine okreta koji su odobreni nakon 1. siječnja 1990. u skladu s propisima o minimalnim zahtjevima i uvjetima ispitivanja za navigacijske radarske sustave za plovidbu Rajnom, te propisima o minimalnim zahtjevima i uvjetima ispitivanja za pokazivače brzine okreta za plovidbu Rajnom, mogu se i dalje ugrađivati i upotrebljavati, ako postoji valjana potvrda o ugradnji u skladu s ovom Direktivom ili rezolucijom CCNR 1989-II-35.”

(c) unosi za članak 11.02. stavak 4. i članak 11.04. stavak 2. zamjenjuju se sljedećim:

Članak i stavak	Sadržaj	Rok i napomene
„11.02. stavak 4. prva rečenica	Oprema vanjskih rubova paluba, bočnih paluba i radnih mjesta	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2020.
	Visina linica ili pražnica	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2020.
11.04. stavak 1.	Slobodna širina bočnih paluba	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2035., za plovila čija širina prelazi 7,30 m
stavak 2.	Bočne zaštitne ograde na brodovima duljine L < 55 m s nastambama samo na krmi	NRC, najkasnije pri izdavanju ili obnavljanju svjedodžbe Zajednice nakon 1.1.2020.”

(27) U Dodatku I. Prilogu II. Direktivi 2006/87/EZ dodaje se sljedeći unos:

Slika 10
Nosite prsluk za spašavanje



Boja: plava/bijela

(28) Dodatak II. Prilogu II. Direktivi 2006/87/EZ mijenja se kako slijedi:

(a) sadržaj se mijenja kako slijedi:

i. za br. 4. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Primjena prijelaznih odredaba”;

ii. za br. 6, naslov se zamjenjuje sljedećim: „Primjena propisa iz poglavlja 15.”;

iii. dodaje se sljedeće:

„Br. 26: Stručnjaci/ovlaštene osobe

Br. 27: Rekreativna plovila”;

(b) Administrativna uputa br. 4 zamjenjuje se sljedećim:

„ADMINISTRATIVNA UPUTA br. 4

Primjena prijelaznih odredaba

(poglavlja 15. do 22.b, poglavlje 24. i poglavlje 24.a Priloga II.)

1. PRIMJENA PRIJELAZNIH ODREDABA PRI SASTAVLJANJU DIJELOVA PLOVILA

1.1. Načela

Pri sastavljanju dijelova različitih brodova, postojeća zaštita odobrava se samo za dijelove koji pripadaju brodu koji zadržava svjedodžbu Zajednice. Stoga se prijelazne odredbe mogu koristiti samo za te dijelove. Ostali dijelovi tretiraju se kao novoizgrađeni brod.

1.2. Detaljna primjena prijelaznih odredaba

1.2.1. Ako se sastavljaju dijelovi različitih brodova, prijelazne odredbe mogu se koristiti samo za one dijelove koji pripadaju brodu koji zadržava svjedodžbu Zajednice.

1.2.2. Dijelovi koji ne pripadaju brodu koji zadržava svoju svjedodžbu broda tretiraju se kao novoizgrađeno plovilo.

1.2.3. Nakon što je brodu dodan dio drugog broda, prvi brod dobiva europski identifikacijski broj plovila, koje zadržava svoju svjedodžbu Zajednice kao preinačeno plovilo.

1.2.4. Ako se zadržava postojeća svjedodžba Zajednice ili se izdaje nova svjedodžba Zajednice za plovilo nakon preinake, u svjedodžbu Zajednice dodatno se upisuje godina gradnje najstarijeg dijela plovila.

1.2.5. Ako se plovilu dodaje novi pramčani dio, postojeće zahtjeve mora ispunjavati i motor za pramčani poprečni propeler koji je ugrađen u pramčani dio.

1.2.6. Ako se brodu dodaje novi krmeni dio, postojeće zahtjeve moraju ispunjavati i motori ugrađeni u krmeni dio.

1.3. Primjeri za ilustraciju

1.3.1. Brod je sastavljen od dva starija broda (brod 1 s godinom gradnje 1968.; brod 2 s godinom gradnje 1972.). Upotrebljava se cijeli brod 1 osim pramčanog dijela; od broda 2 upotrebljava se pramčani dio. Sastavljeni brod dobiva svjedodžbu Zajednice broda 1. Pramčani dio sastavljenog broda sada mora biti opremljen između ostalog i udubinama za sidra.

1.3.2. Brod je sastavljen od dva starija broda (brod 1 s godinom gradnje 1975.; brod 2 s godinom gradnje 1958., najstariji sastavni dio 1952.). Upotrebljava se cijeli brod 1 osim pramčanog dijela; od broda 2 upotrebljava se pramčani dio. Sastavljeni brod dobiva svjedodžbu Zajednice broda 1. Pramčani dio sastavljenog broda sada mora biti opremljen između ostalog i udubinama za sidra. U svjedodžbu Zajednice dodatno se upisuje najstariji sastavni dio prvobitnog broda 2, s godinom gradnje 1952.

1.3.3. Krmeni dio broda s godinom gradnje 2001. dodaje se brodu s godinom gradnje 1988. Motor broda s godinom gradnje 1988. ostaje u brodu. U tom slučaju, motor se mora homologirati. Da se radi o motoru ugrađenom u krmeni dio iz godine 2001., i taj bi se motor morao homologirati.

2. PRIMJENA PRIJELAZNIH ODREDBA U SLUČAJU PROMJENE VRSTE PLOVILA (PREDVIĐENA UPORABA PLOVILA)

2.1. Načela

- 2.1.1. U svakoj odluci o primjeni prijelaznih odredaba u slučaju promjene vrste plovila (vrsta broda; predviđena uporaba broda), u vezi s Prilogom II. ovoj Direktivi, ključni su sigurnosni interesi.
- 2.1.2. Promjena vrste plovila znači da su sigurnosni zahtjevi koji se primjenjuju na novu vrstu plovila različiti od sigurnosnih zahtjeva za staru vrstu plovila; to se dešava ako se na novu vrstu plovila primjenjuju posebne odredbe iz poglavlja 15. do 22.b Priloga II., koje se nisu primjenjivale na staru vrstu plovila.
- 2.1.3. U slučaju promjene vrste plovila, moraju se u potpunosti ispuniti sve posebne odredbe i svi zahtjevi specifični za tu vrstu plovila; prijelazne odredbe ne moraju se koristiti za te zahtjeve. To se primjenjuje i na dijelove koji su preuzeti iz postojećeg plovila i za koje vrijede ti posebni zahtjevi.
- 2.1.4. Preinaka tankera u brod za prijevoz suhog tereta ne predstavlja promjenu vrste plovila, kako je određeno u točki 2.1.2.
- 2.1.5. U slučaju preinake broda s kabinama u izletnički brod, svi novi dijelovi moraju u potpunosti ispunjavati važeće zahtjeve.

2.2. Detaljna primjena prijelaznih odredaba

- 2.2.1. Članak 24.02. stavak 2. (NRC), odnosno članak 24.a.02. stavak 2., primjenjuje se na dijelove plovila koji su obnovljeni; zbog toga se na nove dijelove plovila ne mogu primjenjivati prijelazne odredbe.
- 2.2.2. Prijelazne odredbe i dalje se primjenjuju na dijelove plovila koji nisu preinačeni, osim na dijelove u skladu s drugom rečenicom točke 2.1.3.
- 2.2.3. Ako su izmijenjene dimenzije plovila, prijelazne odredbe više se ne primjenjuju na one dijelove plovila koji su povezani s tom izmjenom (npr. udaljenost sudarne pregrade, nadvođa i sidra).
- 2.2.4. U slučaju promjene vrste plovila, primjenjuju se samo posebni zahtjevi iz Priloga II. koji se primjenjuju samo na novu vrstu plovila. Svi dijelovi i elementi opreme na koje utječe preinaka plovila moraju ispunjavati važeće zahtjeve iz dijela II. i III. Priloga II.
- 2.2.5. Plovilu se potom izdaje nova ili izmijenjena svjedodžba Zajednice, a u polja 7. i 8. svjedodžbe unosi se napomena o prvobitnoj gradnji i o preinaci.

2.3. Primjeri za ilustraciju

- 2.3.1. Teretni brod (godina gradnje 1996.) preinačen je u putnički brod. Poglavlje 15. Priloga II. primjenjuje se na cijeli brod, bez korištenja prijelaznih odredaba. Ako pramčani dio nije izmijenjen prema nacrtima preinake ili u skladu s poglavljem 15., brod ne mora imati udubine za sidra u skladu s člankom 3.03.
- 2.3.2. Tegljač (godina gradnje 1970.) preinačen je u potiskivač. Fizička preinaka sastoji se isključivo od promjene palubne opreme i ugradnje naprave za potiskivanje. Sve prijelazne odredbe za plovilo iz 1970. i dalje se primjenjuju, osim poglavlja 5., 7. (djelomično), članka 10.01. i članka 16.01.
- 2.3.3. Motorni tanker (godina gradnje 1970.) preinačen je u potiskivač. Fizička preinaka sastoji se od odvajanja pramčanog dijela od odjeljenja za teret, te promjene palubne opreme i ugradnje naprave za potiskivanje. Sve prijelazne odredbe za plovilo iz 1970. i dalje se primjenjuju, osim odredaba iz poglavlja 5., 7. (djelomično), članka 10.01. i članka 16.01.
- 2.3.4. Motorni tanker preinačen je u motorni teretni brod. Motorni teretni brod mora ispunjavati važeće zahtjeve za sigurnost na radnom mjestu, posebno zahtjeve iz članka 11.04. u poglavlju 11. Priloga II.

3. PRIMJENA PRIJELAZNIH ODREDABA U SLUČAJU PREINAKE PUTNIČKIH BRODOVA
- 3.1. **Primjena prijelaznih odredaba**
 - 3.1.1. Mjere preinake koje su potrebne radi ispunjavanja zahtjeva iz poglavlja 15., bez obzira na to kada su obavljene, ne predstavljaju preinaku „C” u smislu članka 24.02. stavka 2., članka 24.03. stavka 1. ili članka 24.06. stavka 5. Priloga II., odnosno članka 24.a.02. i članka 24.a.03.
 - 3.1.2. U slučaju preinake broda s kabinama u izletnički brod, svi novi dijelovi moraju u potpunosti ispunjavati važeće zahtjeve.
- 3.2. **Primjeri za ilustraciju**
 - 3.2.1. Putnički brod (godina gradnje 1995.) mora najkasnije do 1. siječnja 2015. imati ugrađen drugi neovisni pogonski sustav. Ako na tom brodu nisu učinjene nikakve druge dobrovoljne preinake, nije potrebno obaviti izračun stabiliteta u skladu s novim zahtjevima, ali ako postoji objektivna potreba za takvim izračunom, može se obaviti izračun stabiliteta u skladu s prvobitnim zahtjevima države članice u pogledu stabiliteta.
 - 3.2.2. Putnički brod (godina gradnje 1994., svjedodžba broda posljednji put obnovljena 2012.) produžit će se za 10 m 2016. godine. Pored toga, to plovilo mora dobiti drugi, neovisni pogonski sustav. Trebat će i novi izračun stabiliteta, koji mora biti obavljen u skladu s poglavljem 15. za status naplavlivanja jednog odjeljka i status naplavlivanja dvaju odjeljaka.
 - 3.2.3. Putnički brod (godina gradnje 1988.) dobiva snažniji pogonski sustav, uključujući brodske vijke. Ta je preinaka tako velika da je potreban izračun stabiliteta. Taj se izračun mora obaviti u skladu s važećim zahtjevima.”;

(c) Administrativna uputa br. 6 zamjenjuje se sljedećim:

„ADMINISTRATIVNA UPUTA br. 6

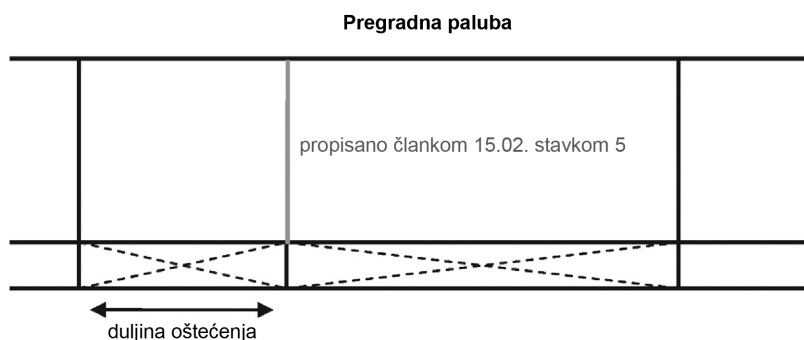
Primjena zahtjeva iz poglavlja 15. Lokalno pregrađivanje

Prijelazni zahtjevi za prostore ograđene tendama ili sličnim pokretnim postrojenjima

(članak 15.02. stavak 5., članak 15.03. stavak 4., članak 15.03. stavak 9. Priloga II.)

1. LOKALNO PREGRAĐIVANJE (ČLANAK 15.02. STAVAK 5.)

U skladu s člankom 15.02. stavkom 5., moguće je da lokalne vodonepropusne pregrade, kao što su poprečno pregrađeni tankovi dvodna, čija je duljina veća od duljine oštećenja koja se uzima u obzir, neće biti uključene u ocjenu. U tom slučaju, možda neće biti moguće uzeti u obzir poprečno pregrađivanje ako nije produženo do pregradne palube. To bi moglo prouzročiti neprikladnu podjelu pregrada.



Tumačenje zahtjeva:

Ako je vodonepropusni odjeljak duži nego što je to propisano člankom 15.03. stavkom 9. i ako sadrži lokalne pregrade koje čine vodonepropusne pododjeljke, između kojih se može nalaziti minimalna duljina oštećenja, to se može uzeti u obzir pri izračunu stabiliteta u oštećenom stanju.

2. PRIJELAZNI ZAHTJEVI U POGLEDU STABILITETA ZA PROSTORE OGRAĐENE TENDAMA ILI SLIČNIM POKRETNIM POSTROJENJIMA (ČLANAK 15.03. STAVAK 5.)

Prostori ograđeni tendama ili sličnim pokretnim postrojenjima mogu prouzročiti probleme za stabilitet broda, jer mogu, ako su dovoljno veliki, utjecati na moment nagibanja zbog tlaka vjetra.

Tumačenje zahtjeva:

U slučaju putničkih brodova za koje je svjedodžba broda prvi put izdana prije 1. siječnja 2006. ili za koje se koristi članak 24.06. stavak 2. druga rečenica, nakon ograđivanja prostora tendom ili sličnim pokretnim postrojenjem, mora se napraviti novi izračun stabiliteta u skladu s ovom Direktivom, ako njezina lateralna ravnina A_{wz} prelazi 5 % ukupne lateralne ravnine A_w koja se uzima u obzir u svakom slučaju.”;

(d) u Administrativnoj uputi br. 7, dio 1. zamjenjuje se sljedećim:

„DIO 1.

Odobrena posebna sidra

Posebna sidra sa smanjenom masom, koja su odobrila nadležna tijela u skladu s člankom 10.01. stavkom 5., navedena su u sljedećoj tablici.

Sidro br.	Prihvaćeno smanjenje mase sidra (%)	Nadležno tijelo
1. HA-DU	30	Njemačka
2. D'Hone Spezial	30	Njemačka
3. Pool 1 (šuplje)	35	Njemačka
4. Pool 2 (puno)	40	Njemačka
5. De Biesbosch-Danforth	50	Njemačka
6. Vicinay-Danforth	50	Francuska
7. Vicinay AC 14	25	Francuska
8. Vicinay tip 1	45	Francuska
9. Vicinay tip 2	45	Francuska
10. Vicinay tip 3	40	Francuska
11. Stockes	35	Francuska
12. D'Hone-Danforth	50	Njemačka
13. Sidro Schmitt HHP	40	Nizozemska
14. SHI sidro s velikom snagom zadržavanja, tip ST (standardno)	30	Nizozemska
15. SHI sidro s velikom snagom zadržavanja, tip FB (potpuno uravnoteženo)	30	Nizozemska
16. Sidro Klinsmann	30	Nizozemska
17. Sidro HA-DU-POWER	50	Njemačka”

(e) u točki 4. Administrativne upute br. 11, nakon objašnjenja koje se odnosi na rubriku 2. svjedodžbe Zajednice umeće se sljedeće objašnjenje rubrike 10. svjedodžbe Zajednice:

„10. Za brodove s dozvolom za plovidbu Rajnom, tj.

(a) brodove koji u potpunosti ispunjavaju odredbe iz Priloga II., uključujući prijelazne odredbe za poglavlje 24.;

(b) brodove koji ne koriste prijelazne odredbe iz poglavlja 24.a ili smanjenja iz Priloga IV.,

alineji „– na plovnim putovima Zajednice u zoni (zonama)” treba dodati sljedeće:

(a) Rajna; ili

(b) zona R.”

U točki 4. objašnjenje u vezi s rubrikom 4 3. svjedodžbe Zajednice mijenja se kako slijedi:

„4.3. Tu nisu uključeni prenosivi aparati za gašenje požara, koji su propisani drugim sigurnosnim propisima, npr. Europskim sporazumom o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima (ADN).”;

(f) u administrativnoj uputi br. 17, odjeljak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. PRIHVATNO ISPITIVANJE

3.1. Protupožarne alarmne sustave mora pregledati stručnjak:

(a) prije prvog puštanja u rad;

(b) prije ponovnog puštanja u rad nakon svake veće preinake ili popravka;

(c) redovito, najmanje svake dvije godine.

Za strojarne i kotlovnice ti se pregledi obavljaju u različitim uvjetima rada strojeva i promjenjivim uvjetima ventilacije. Preglede iz gore navedenog odsjeka (c) može obavljati i ovlaštena osoba iz ovlaštene tvrtke specijalizirane za sustave za gašenje požara.

3.2. Izdaje se potvrda o inspekcijskom pregledu, koju potpisuje stručnjak ili ovlaštena osoba, s navedenim datumom pregleda.”;

(g) u Administrativnoj uputi br. 18, odjeljak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Zahtjevi navedeni u točkama 2. i 3. također se smatraju ispunjenima ako su za svaki od dvaju dijelova ispunjeni zahtjevi u pogledu stabiliteta navedeni u odjeljku 9.1.0.95.2. Europskog sporazuma o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima (ADN).”;

(h) u Administrativnoj uputi br. 21, odjeljak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. Prihvatno ispitivanje

8.1. Svjetlosnu gustoću LLL pregledava stručnjak

(a) prije prvog puštanja u rad;

(b) prije ponovnog puštanja u rad nakon svake veće preinake ili popravka;

(c) redovito, najmanje svakih pet godina.

Preglede iz gore navedenog odsjeka (c) može obavljati i ovlaštena osoba osposobljena za sustave sigurnosnih uputa.

8.2. Izdaje se potvrda o inspekcijskom pregledu, koju potpisuje stručnjak ili ovlaštena osoba, s navedenim datumom pregleda.

8.3. Ako nakon jednog mjerenja svjetlosna gustoća ne ispunjava zahtjeve iz ove administrativne upute, mjerenja treba obaviti na najmanje deset točaka koje su jednako međusobno udaljene. Ako više od 30 % mjerenja ne ispunjava zahtjeve iz ove administrativne upute, sustavi sigurnosnih uputa moraju se zamijeniti. Ako 20 do 30 % mjerenja ne ispunjava zahtjeve iz ove administrativne upute, sustavi sigurnosnih uputa moraju se pregledati u roku od godine dana.”;

- (i) U administrativnoj uputi br. 24, odjeljak 4. zamjenjuje se sljedećim:
- „4. Kalibracija i inspekcijski pregled detektora propuštanja plina, zamjena dijelova s ograničenim vijekom trajanja
- 4.1. Detektore propuštanja plina kalibrira i pregledava stručnjak ili ovlaštena osoba prema uputama proizvođača:
- (a) prije prvog puštanja u rad;
- (b) prije ponovnog puštanja u rad nakon svake veće preinake ili popravka;
- (c) redovito.
- Izdaje se potvrda o kalibraciji i inspekcijskom pregledu, koju potpisuje stručnjak ili ovlaštena osoba, s navedenim datumom pregleda.
- 4.2. Dijelovi opreme za upozoravanje na prisutnost plina, koji imaju ograničeni vijek trajanja, moraju se pravovremeno zamijeniti prije isteka navedenog vijeka trajanja.”;
- (j) dodaju se sljedeće administrativne upute br. 26 i 27:

„ADMINISTRATIVNA UPUTA br. 26

Stručnjaci i ovlaštene osobe

(članak 1.01. stavci 106. i 107. Priloga II.)

Stručnjaci

Stručnjaci moraju obavljati prihvatna ispitivanja, koja zahtijevaju specijalističko znanje zbog složenosti sustava ili zbog propisane razine sigurnosti. Sljedeće osobe ili ustanove ovlaštene su za obavljanje takvih prihvatnih ispitivanja:

- klasifikacijska društva koja imaju potrebno interno stručno znanje ili koja su na temelju svojeg ovlaštenja odgovorna za pozivanje vanjskih osoba ili ustanova, te imaju uspostavljene potrebne sustave upravljanja kvalitetom za odabir tih osoba ili ustanova,
- članovi inspekcijskih tijela ili zaposlenici nadležnih tijela,
- službeno odobrene osobe ili ustanove s priznatom stručnošću za područje primjene inspekcijskog pregleda u dotičnom predmetnom području, pri čemu to odobrenje mogu izdati i tijela za inspekcijski pregled broda kao javne agencije, u idealnom slučaju na temelju sustava osiguranja kvalitete. Smatra se da je osoba ili ustanova odobrena ako je potonja prošla službeni postupak odabira kojim se posebno ocjenjuje posjedovanje potrebnog stručnog znanja i iskustva.

Ovlaštene osobe

Ovlaštene osobe moraju, na primjer, obavljati redovite vizualne preglede i provjere rada sigurnosne opreme. Ovlaštene osobe mogu biti:

- osobe koje na temelju svog stručnog osposobljavanja i iskustva imaju odgovarajuće stručno znanje za ocjenjivanje posebnih situacija i okolnosti, npr. zapovjednici brodova, časnici za sigurnost u brodarskim društvima, članovi posade s odgovarajućim iskustvom,
- društva koja su stekla odgovarajuće specijalističko znanje na temelju svog redovitog rada, npr. brodogradilišta ili poduzeća za ugradnju,
- proizvođači sustava za posebne namjene (npr. sustavi za gašenje požara, upravljačka oprema).

Terminologija

Njemački	Engleski	Francuski	Nizozemski
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf

Prihvatna ispitivanja

U donjoj tablici prikazan je popis prihvatnih ispitivanja, uključujući njihovu učestalost i vrstu inspektora koji je potreban za njihovo obavljanje. Ova je tablica isključivo informativna.

Pravilo	Predmet	Maksimalni interval ispitivanja	Inspektor
Članak 6.03. stavak 5.	Hidraulički cilindri, pumpe i motori	8 godina	Ovlaštena tvrtka
Članak 6.09. stavak 3.	Upravljačka oprema na motorni pogon	3 godine	Ovlaštena osoba
Članak 8.01. stavak 2.	Posude pod tlakom	5 godina	Stručnjak
Članak 10.03. stavak 5.	Prenosivi aparati za gašenje požara	2 godine	Ovlaštena osoba
Članak 10.03.a stavak 6. točka (d)	Ugrađeni sustavi za gašenje požara	2 godine	Ovlaštena osoba ili ovlaštena tvrtka
Članak 10.03.b stavak 9. točka (b) (dd)	Ugrađeni sustavi za gašenje požara	2 godine	Ovlaštena osoba ili ovlaštena tvrtka
Članak 10.04. stavak 3.	Napuhavajući čamci	Kako je propisao proizvođač	
Članak 10.05. stavak 3.	Prsluci za spašavanje	Kako je propisao proizvođač	
Članak 11.12. stavak 6.	Dizalice	10 godina	Stručnjak
Članak 11.12. stavak 7.	Dizalice	1 godina	Ovlaštena osoba
Članak 14.13.	Uređaji na ukapljeni plin	3 godine	Stručnjak
Članak 15.09. stavak 9.	Sredstva za spašavanje	Kako je propisao proizvođač	
Članak 15.10. stavak 9.	Izolacijski otpor, uzemljenje	Prije isteka valjanosti svjedodžbe Zajednice	
Administrativna uputa br. 17	Protupožarni alarmni sustavi	2 godine	Stručnjak ili ovlaštena osoba
Administrativna uputa br. 21	Sustavi sigurnosnih uputa	5 godina	Stručnjak ili ovlaštena osoba
Administrativna uputa br. 24	Oprema za upozoravanje na prisutnost plina	Kako je propisao proizvođač	Stručnjak ili ovlaštena osoba

ADMINISTRATIVNA UPUTA br. 27**Rekreacijska plovila**

(članak 21.02. stavak 2. u vezi s člankom 7.02., člankom 8.05. stavkom 5., člankom 8.08. stavkom 2. i člankom 8.10. Priloga II.)

1. Općenito

Rekreacijska plovila duljine do 24 metra, koja se stavljaju na tržište, moraju ispunjavati zahtjeve Direktive 94/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća(*), kako je izmijenjena Direktivom 2003/44/EZ(**). U skladu s člankom 3. u vezi s člankom 2. te Direktive, rekreacijska plovila duljine 20 metara ili više moraju imati svjedodžbu Zajednice za plovidbu unutarnjim plovnom putovima, kojom se potvrđuje sukladnost plovila s

tehničkim zahtjevima iz Priloga II. Budući da treba izbjegavati dvostruki inspekcijski pregled ili certificiranje za određenu opremu, sustave i uređaje na novoizgrađenim rekreacijskim plovilima, koji mogu proizaći iz određenih odredaba u članku 21.02. Priloga II., u ovoj administrativnoj uputi navedene su informacije o tim zahtjevima iz članka 21.02., koji su već dovoljno obuhvaćeni Direktivom 94/25/EZ.

2. **Zahtjevi iz članka 21.02. koji su već obuhvaćeni Direktivom 94/25/EZ**

Za rekreacijska plovila koja podliježu Direktivi 94/25/EZ, inspekcijsko tijelo, u pogledu izdavanja svjedodžbe Zajednice za plovidbu unutarnjim plovnim putovima (prvi pregled), ne zahtijevaju dodatni pregled ili certificiranje za sljedeće zahtjeve iz članka 21.02. stavka 2. Priloga II. ako je plovilo koje se pregledava stavljeno na tržište najviše tri godine prije datuma njegovog prezentiranja inspekcijskom tijelu, te na plovilu nije bilo nikakvih preinaka, i ako se izjava o sukladnosti odnosi na sljedeće usklađene norme ili istovrijedne norme:

- članak 7.02.: EN ISO 11591:2000, (Nezaklonjen pogled),
- članak 8.05. stavak 5.: EN ISO 10088:2001, (Tankovi za gorivo i cijevi),
- članak 8.08. stavak 2.: EN ISO 15083:2003, (Kaljužne pumpe),
- članak 8.10.: EN ISO 14509, (Emisija buke).

(*) SL L 164, 30.6.1994., str. 15.

(**) SL L 214, 26.8.2003., str. 18.”

PRILOG II.

Prilog VII. mijenja se kako slijedi:

— u stavku 1. dijela I., prve dvije rečenice zamjenjuju se sljedećim:

„Klasifikacijsko društvo mora biti sposobno dokumentirati bogato iskustvo u ocjenjivanju projektiranja i konstrukcije plovila unutarnje plovidbe. Klasifikacijsko društvo mora imati sveobuhvatna pravila i propise za projektiranje, konstrukciju i redovite inspekcijske preglede plovila unutarnje plovidbe, posebno za izračunavanje stabiliteta u skladu s dijelom 9. Pravilnika priloženog Europskom sporazumu o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima (ADN), koji je naveden u članku 22.a.04. i članku 22.a.05. Priloga II., a bit će objavljen najmanje na nizozemskom, engleskom, francuskom ili njemačkom jeziku, te će se stalno ažurirati i poboljšavati istraživačkim i razvojnim programima.”

— u stavku 11. dijela I., prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Klasifikacijsko društvo razvija, primjenjuje i održava učinkovit unutarnji sustav kvalitete, koji se temelji na odgovarajućim dijelovima međunarodno priznatih normi kvalitete, u skladu s normama EN ISO/IEC 17020:2004, prema tumačenju u zahtjevima sheme IACS za certificiranje sustava kvalitete.”

— stavak 4. dijela II. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Prije odobravanja klasifikacijskog društva, koje u okviru Pravilnika o inspekcijskim pregledima brodova za plovidbu Rajnom, nisu odobrile sve države članice Središnje komisije za plovidbu rijekom Rajnom, Komisija se savjetuje s tajništvom Središnje komisije.”

— Dio III. zamjenjuje se sljedećim:

„Dio III.

Popis odobrenih klasifikacijskih društava

Na temelju kriterija navedenih u dijelovima I. i II., trenutačno su odobrena sljedeća klasifikacijska društva u skladu s člankom 10. stavkom 1. ove Direktive:

- (1) Bureau Veritas
- (2) Germanischer Lloyd
- (3) Lloyd's Register of Shipping
- (4) Polski Rejestr Statków S.A.
- (5) RINA SpA
- (6) Ruski pomorski registar brodova

Do njihovog odobrenja u skladu s dijelom I. i II., klasifikacijska društva koja su priznata, odobrena i ovlaštena od države članice u skladu s Direktivom 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^(*), trenutačno su odobrena u skladu s člankom 10. ove Direktive samo za brodove koji plovo isključivo na plovnim putovima te države članice.

^(*) SL L 319, 12.12.1994., str. 20.!

PRILOG III.

Prilog IX. Zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG IX.

RADARSKA OPREMA I POKAZIVAČI BRZINE OKRETA KOJI SE UPOTREBLJAVAJU NA PLOVILIMA UNUTARNJE PLOVIDBE

SADRŽAJ

Definicije

- DIO I.: Minimalni zahtjevi i uvjeti ispitivanja za radarske uređaje koji se upotrebljavaju za navigaciju na plovilima unutarnje plovidbe
- DIO II.: Minimalni zahtjevi i uvjeti ispitivanja za pokazivače brzine okreta koji se upotrebljavaju na plovilima unutarnje plovidbe
- DIO III.: Zahtjevi za ugradnju i ispitivanja radnih karakteristika radarske opreme i pokazivača brzine okreta koji se upotrebljavaju na plovilima unutarnje plovidbe
- DIO IV.: Potvrda o ugradnji i radnim karakteristikama radarske opreme i pokazivača brzine okreta koji se upotrebljavaju na plovilima unutarnje plovidbe
- DIO V.: Registar nadležnih tijela, tehničkih službi, odobrene opreme za radarsku navigaciju i pokazivača brzine okreta te odobrenih specijaliziranih tvrtki
- DIO VI.: Istovrijedna oprema

Definicije:

1. „ispitivanje tipa” znači postupak ispitivanja, naveden u dijelu I. članku 4. ili dijelu II. članku 1.03., koji tehnička služba upotrebljava za ispitivanje ispunjavanja zahtjeva u skladu s ovim Prilogom. Ispitivanje tipa sastavni je dio homologacije;
2. „homologacija tipa” znači administrativni postupak kojim država članica potvrđuje da oprema ispunjava zahtjeve iz ovog Priloga.

Za opremu za radarsku navigaciju taj postupak uključuje odredbe u skladu s člancima 5. do 7. i 9. Za pokazivače brzine okreta taj postupak uključuje odredbe u skladu s dijelom II. člancima 1.04. do 1.06. i 1.08.;

3. „potvrda o ispitivanju” znači dokument u kojem su navedeni rezultati ispitivanja tipa;
4. „podnositelj zahtjeva” ili „proizvođač” znači svaka pravna ili fizička osoba pod čijim se imenom, žigom ili bilo kojim drugim oblikom identifikacije proizvodi ili stavlja na tržište oprema koja se podnosi na ispitivanje, te koja je tehničkoj službi i homologacijskom tijelu odgovorna za sva pitanja u vezi s postupkom ispitivanja tipa i homologacije;
5. „tehnička služba” znači ustanova, tijelo ili organizacija koja obavlja ispitivanje tipa;
6. „izjava proizvođača” znači izjava kojom proizvođač jamči da oprema ispunjava opće prihvaćene minimalne zahtjeve i da je u svakom pogledu identična tipu opreme koji je podnesen na ispitivanje;
7. „izjava o sukladnosti” u skladu s Direktivom 1999/5/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. ožujka 1999. o radijskoj opremi i telekomunikacijskoj terminalnoj opremi i o uzajamnom priznavanju njihove sukladnosti SL L 91, 7.4.1999., str. 10. znači izjava u skladu s Direktivom 1999/5/EZ Prilogom II. stavkom 1., kojom proizvođač potvrđuje da dotični proizvodi ispunjavaju primjenjive zahtjeve Direktive;
8. „nadležno tijelo” znači službeno tijelo koje izdaje homologaciju tipa.

(*) SL L 91, 7.4.1999., str. 10.

DIO I.

Minimalni zahtjevi i uvjeti ispitivanja za radarske uređaje koji se upotrebljavaju za navigaciju na plovilima unutarnje plovidbe*Sadržaj*

- Članak 1. – Područje primjene
- Članak 2. – Namjena opreme za radarsku navigaciju
- Članak 3. – Minimalni zahtjevi
- Članak 4. – Ispitivanja tipa
- Članak 5. – Zahtjev za ispitivanje tipa
- Članak 6. – Homologacija tipa
- Članak 7. – Označivanje opreme i homologacijski broj
- Članak 8. – Izjava proizvođača
- Članak 9. – Preinake homologirane opreme

*Članak 1.***Područje primjene**

Ove odredbe određuju minimalne zahtjeve za radarsku opremu koja se upotrebljava za navigaciju na plovilima unutarnje plovidbe, te uvjete ispitivanja sukladnosti s tim minimalnim zahtjevima.

*Članak 2.***Namjena opreme za radarsku navigaciju**

Oprema za radarsku navigaciju olakšava navigaciju broda tako što osigurava jasnu radarsku sliku pozicije broda u odnosu na plutače, obalnu crtu i navigacijske objekte, te omogućuje pouzdano i pravovremeno prepoznavanje drugih brodova i zapreka koje strše iznad površine vode.

*Članak 3.***Minimalni zahtjevi**

1. Osim zahtjeva za elektromagnetsku kompatibilnost (članak 3.1.b Direktive 1999/5/EZ) i zahtjeva za učinkovitu uporabu spektra radi izbjegavanja štetne interferencije iz članka 3.2. Direktive 1999/5/EZ, oprema za radarsku navigaciju koja se upotrebljava na plovilima unutarnje plovidbe mora ispunjavati zahtjeve europske norme EN 302194-1: 2006.
2. Stavak 1. odnosi se na opremu za unutarnji ECDIS koja može raditi u navigacijskom načinu rada. Ta oprema mora dodatno ispunjavati zahtjeve standarda za unutarnji ECDIS u izvedbi koja je valjana na dan izdavanja homologacije.

*Članak 4.***Ispitivanja tipa**

1. Sukladnost s minimalnim zahtjevima, kako je navedeno u članku 3. stavku 1., određuje se ispitivanjem tipa.
2. Ako oprema prođe ispitivanje tipa, ispitna ustanova izdaje potvrdu o ispitivanju. Ako oprema ne ispunjava minimalne zahtjeve, podnositelj zahtjeva obavješćuje se o razlozima odbijanja u pisanom obliku.

*Članak 5.***Zahtjev za ispitivanje tipa**

1. Zahtjevi za ispitivanje tipa uređaja za radarsku navigaciju podnose se tehničkoj službi.
- O tehničkim službama izvješćuje se Europska komisija.

2. Uz svaki zahtjev prilažu se sljedeći dokumenti:
 - (a) detaljni tehnički opisi;
 - (b) potpuni komplet dokumentacije o ugradnji i servisiranju;
 - (c) detaljne upute za rad;
 - (d) sažete upute za rad; i
 - (e) prema potrebi, dokaz o prethodno obavljenim ispitivanjima.
3. Ako podnositelj zahtjeva ne namjerava imati izjavu o sukladnosti u skladu s Direktivom 1999/5/EZ, koja se osigurava istodobno s homologacijom, izjava o sukladnosti dostavlja se zajedno sa zahtjevom za ispitivanje tipa.

Članak 6.

Homologacija tipa

1. Homologaciju tipa izdaje nadležno tijelo u skladu s potvrdom o ispitivanju. Nadležno tijelo obavješćuje Europsku komisiju o opremi za koju je izdalo homologaciju. Ta obavijest uključuje dodijeljeni homologacijski broj, kao i oznaku tipa, ime proizvođača, ime nositelja homologacije i datum homologacije.
2. Svako nadležno tijelo ili tehnička služba koju je imenovalo nadležno tijelo, ima pravo u bilo kojem trenutku odabrati opremu iz proizvodne serije radi inspekcijskog pregleda.

Ako se tim pregledom otkriju nedostaci na opremi, homologacija se može povući.

Homologaciju povlači tijelo koje ju je izdalo.

Članak 7.

Označivanje opreme i homologacijski broj

1. Svaki sastavni dio opreme neizbrisivo se označuje:
 - (a) imenom proizvođača;
 - (b) proizvodnom oznakom opreme;
 - (c) vrstom opreme; i
 - (d) serijskim brojem.
2. Homologacijski broj, koji dodjeljuje nadležno tijelo, neizbrisivo je postavljen na jedinici za prikaz, tako da ostane jasno vidljiv nakon ugradnje opreme.

Sastav homologacijskog broja: e-NN-NNN

e = Europska unija

NN = oznaka države homologacije, pri čemu

01	=	Njemačka	08	=	Češka
02	=	Francuska	09	=	Španjolska
03	=	Italija	11	=	Ujedinjena Kraljevina
04	=	Nizozemska	12	=	Austrija
05	=	Švedska	13	=	Luksemburg
06	=	Belgija	14	=	Švicarska
07	=	Mađarska	17	=	Finska

18	=	Danska	27	=	Slovačka
19	=	Rumunjska	29	=	Estonija
20	=	Poljska	32	=	Latvija
21	=	Portugal	34	=	Bugarska
23	=	Grčka	36	=	Litva
24	=	Irska	49	=	Cipar
26	=	Slovenija	50	=	Malta

NNN = troznamenkasti broj, koji određuje nadležno tijelo.

3. Homologacijski broj upotrebljava se samo u vezi s pripadajućom homologacijom.

Podnositelj zahtjeva odgovoran je za dobivanje i postavljanje homologacijskog broja.

Članak 8.

Izjava proizvođača

Uz svaki dio opreme priložena je izjava proizvođača.

Članak 9.

Preinake homologirane opreme

1. Svaka preinaka već homologirane opreme uzrokuje povlačenje homologacije. Ako se planiraju preinake, podaci se šalju nadležnoj tehničkoj službi u pisanom obliku.

2. Nadležno tijelo, nakon savjetovanja s tehničkom službom, odlučuje o tome primjenjuje li se još homologacija ili je potreban inspekcijski pregled ili novo ispitivanje tipa.

Ako se odobri novo ispitivanje tipa, dodjeljuje se novi homologacijski broj.

DIO II.

Minimalni zahtjevi i uvjeti ispitivanja za pokazivače brzine okreta koji se upotrebljavaju na plovilima unutarnje plovidbe

Sadržaj

POGLAVLJE 1.

Općenito

Članak 1.01. – Područje primjene

Članak 1.02. – Namjena pokazivača brzine okreta

Članak 1.03. – Ispitivanje tipa

Članak 1.04. – Zahtjev za ispitivanje tipa

Članak 1.05. – Homologacija tipa

Članak 1.06. – Označivanje opreme i homologacijski broj

Članak 1.07. – Izjava proizvođača

Članak 1.08. – Preinake homologirane opreme

POGLAVLJE 2.

Opći minimalni zahtjevi za pokazivače brzine okreta

Članak 2.01. – Konstrukcija, projektiranje

Članak 2.02. – Neželjene emisije i elektromagnetska kompatibilnost

Članak 2.03. – Rad

Članak 2.04. – Upute za rad

Članak 2.05.– Ugradnja senzora

POGLAVLJE 3.

Minimalni operativni zahtjevi za pokazivače brzine okreta

Članak 3.01. – Operativna spremnost pokazivača brzine okreta

Članak 3.02. – Oznaka brzine okreta

Članak 3.03. – Mjerna područja

Članak 3.04. – Točnost prikazane brzine okreta

Članak 3.05. – Osjetljivost

Članak 3.06. – Nadzor rada

Članak 3.07. – Neosjetljivost na uobičajena gibanja broda

Članak 3.08. – Neosjetljivost na magnetska polja

Članak 3.09. – Pomoćni pokazivači

POGLAVLJE 4.

Minimalni tehnički zahtjevi za pokazivače brzine okreta

Članak 4.01. – Rad

Članak 4.02. – Prigušivači

Članak 4.03. – Spajanje dodatne opreme

POGLAVLJE 5.

Uvjeti i postupci ispitivanja za pokazivače brzine okreta

Članak 5.01. – Sigurnost, kapacitet opterećenja i elektromagnetska kompatibilnost

Članak 5.02. – Neželjene emisije

Članak 5.03. – Postupak ispitivanja

Dodatak: Najveća dopuštena odstupanja za pogreške pokazivača brzine okreta

POGLAVLJE 1.

Općenito

Članak 1.01.

Područje primjene

Ove odredbe određuju minimalne zahtjeve za pokazivače brzine okreta koji se upotrebljavaju na plovilima unutarnje plovidbe, kao i uvjete za ispitivanje sukladnosti s tim minimalnim zahtjevima.

Članak 1.02.

Namjena pokazivača brzine okreta

Pokazivač brzine okreta namijenjen je za pomoć u radarskoj navigaciji, te za mjerenje i pokazivanje brzine okreta broda na lijevu ili na desnu stranu.

Članak 1.03.

Ispitivanje tipa

1. Sukladnost s minimalnim zahtjevima za pokazivače brzine okreta, u skladu s poglavljima 2. do 4., određuje se ispitivanjem tipa.
2. Ako oprema prođe ispitivanje tipa, tehnička služba izdaje potvrdu o ispitivanju. Ako oprema ne ispunjava minimalne zahtjeve, podnositelj zahtjeva obavješćuje se o razlozima odbijanja u pisanom obliku.

*Članak 1.04.***Zahtjev za ispitivanje tipa**

1. Zahtjevi za ispitivanje tipa pokazivača brzine okreta podnose se tehničkoj službi. O tehničkim službama izvješćuje se Europska komisija.
2. Uz svaki zahtjev prilažu se sljedeći dokumenti:
 - (a) detaljni tehnički opisi;
 - (b) potpuni komplet dokumentacije o ugradnji i servisiranju;
 - (c) upute za rad.
3. Podnositelj zahtjeva ispitivanjima provjerava ili daje provjeriti ispunjava li oprema minimalne zahtjeve ovih odredbi.

Rezultati ispitivanja i izvješća o mjerenju prilažu se zahtjevu.

Te dokumente i podatke dobivene tijekom ispitivanja čuva nadležno tijelo.

*Članak 1.05.***Homologacija tipa**

1. Homologaciju dodjeljuje nadležno tijelo na temelju potvrde o ispitivanju.

Nadležno tijelo obavješćuje Europsku komisiju o opremi koju je homologiralo. Ta obavijest uključuje dodijeljeni homologacijski broj, kao i oznaku tipa, ime proizvođača, ime nositelja homologacije i datum homologacije.

2. Svako nadležno tijelo ili tehnička služba koju je imenovalo nadležno tijelo ima pravo u bilo kojem trenutku odabrati opremu iz proizvodne serije radi inspekcijskog pregleda.

Ako se tim pregledom otkriju nedostaci na opremi, homologacija se može povući.

Homologaciju povlači tijelo koje ju je izdalo.

*Članak 1.06.***Označivanje opreme i homologacijski broj**

1. Svaki sastavni dio opreme neizbrisivo se označuje:

- (a) imenom proizvođača;
- (b) proizvodnom oznakom opreme;
- (c) vrstom opreme; i
- (d) serijskim brojem.

2. Homologacijski broj, koji dodjeljuje nadležno tijelo, neizbrisivo je postavljen na upravljačkoj jedinici tako da ostane jasno vidljiv nakon ugradnje opreme.

Sastav homologacijskog broja: e-NN-NNN

e = Europska unija

NN = oznaka države homologacije

01	=	Njemačka	18	=	Danska
02	=	Francuska	19	=	Rumunjska
03	=	Italija	20	=	Poljska
04	=	Nizozemska	21	=	Portugal
05	=	Švedska	23	=	Grčka
06	=	Belgija	24	=	Irska
07	=	Mađarska	26	=	Slovenija
08	=	Češka	27	=	Slovačka
09	=	Španjolska	29	=	Estonija
11	=	Ujedinjena Kraljevina	32	=	Latvija
12	=	Austrija	34	=	Bugarska
13	=	Luksemburg	36	=	Litva
14	=	Švicarska	49	=	Cipar
17	=	Finska	50	=	Malta

NNN = troznamenkasti broj, koji određuje nadležno tijelo.

3. Homologacijski broj upotrebljava se samo u vezi s pripadajućom homologacijom.

Podnositelj zahtjeva odgovoran je za dobivanje i postavljanje homologacijskog broja.

Članak 1.07.

Izjava proizvođača

Uz svaki dio opreme priložena je izjava proizvođača.

Članak 1.08.

Preinake homologirane opreme

1. Svaka preinaka već homologirane opreme uzrokuje povlačenje homologacije.

Ako se planiraju preinake, podaci se šalju nadležnoj tehničkoj službi u pisanom obliku.

2. Nadležno tijelo, nakon savjetovanja s tehničkom službom, odlučuje o tome je li homologacija još uvijek valjana ili je potreban inspeksijski pregled ili novo ispitivanje tipa.

Ako se odobri novo ispitivanje tipa, dodjeljuje se novi homologacijski broj.

POGLAVLJE 2.

Opći minimalni zahtjevi za pokazivače brzine okreta

Članak 2.01.

Konstrukcija, projektiranje

1. Pokazivači brzine okreta moraju biti prikladni za rad na plovilima unutarnje plovidbe.

2. Konstrukcija i projektiranje opreme moraju biti u skladu s pravilima struke, mehanički i električki.

3. Ako u Prilogu II. ili u ovom Prilogu ne postoje posebne odredbe, zahtjevi i ispitne metode iz europske norme EN 60945:2002 primjenjuju se na napajanje, sigurnost, međusobnu interferenciju brodske opreme, sigurnosnu udaljenost kom-pasa, otpornost na klimatske utjecaje, mehaničku čvrstoću, utjecaje okoline, odašiljanje zvučnog šuma i označavanje opreme.

Osim toga, oprema mora udovoljavati svim zahtjevima iz ovog Priloga pri temperaturama okoline između 0 i 40 °C.

Članak 2.02.

Neželjene emisije i elektromagnetska kompatibilnost

1. Opći zahtjevi:

Pokazivači brzine okreta moraju ispunjavati zahtjeve Direktive 2004/108/EZ (*) Europskog parlamenta i Vijeća od 15. prosinca 2004. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na elektromagnetsku kompatibilnost i stavljanju izvan snage Direktive 89/336/EEZ.

2. Neželjene emisije:

U frekvencijskim područjima od 156 do 165 MHz, 450 do 470 MHz i 1,53 do 1,544 GHz, jakost polja ne smije prelaziti vrijednost od 15 $\mu\text{V}/\text{m}$. Te jakosti polja primjenjuju se na ispitnoj udaljenosti 3 metra od opreme koja se ispituje.

Članak 2.03.

Rad

1. Oprema ne smije imati više komandi nego što je to potrebno za njezin ispravan rad. Izvedba komandi te njihovo označivanje i rukovanje moraju omogućiti jednostavan, nedvosmislen i brz rad. Njihov raspored mora biti takav da se u što većoj mjeri spriječe pogreške u radu.

Komande koje nisu potrebne za redoviti rad ne smiju biti izravno dostupne.

2. Sve komande i pokazivači opremljeni su znakovima ili oznakama na engleskom jeziku. Znakovi moraju ispunjavati zahtjeve europske norme EN 60417:1998.

Visina svih brojki i slova mora biti najmanje 4 mm. Ako se može dokazati da visina brojki i slova od 4 mm nije moguća zbog tehničkih razloga, te ako su za rad prihvatljive manje brojke i slova, dopušta se smanjenje na 3 mm.

3. Oprema je projektirana tako da pogreške u radu ne mogu uzrokovati kvar.

4. Sve funkcije preko i iznad minimalnih zahtjeva, kao što su mogućnosti povezivanja s drugom opremom, osiguravaju se tako da oprema u svim uvjetima ispunjava minimalne zahtjeve.

Članak 2.04.

Upute za rad

Uz svaku jedinicu priložene su detaljne upute za rad. Dostupne su na nizozemskom, engleskom, francuskom i njemačkom jeziku, te sadrže najmanje sljedeće informacije:

- (a) aktiviranje i rad;
- (b) održavanje i servisiranje;
- (c) opće sigurnosne upute.

Članak 2.05.

Ugradnja senzora

Smjer ugradnje u odnosu na liniju kobilice označen je na senzoru pokazivača brzine okreta. Moraju se osigurati upute za ugradnju kako bi se osigurala maksimalna neosjetljivost na ostala uobičajena gibanja broda.

(*) SLL 390, 31.12.2004., str. 24.

POGLAVLJE 3.

Minimalni operativni zahtjevi za pokazivače brzine okreta

Članak 3.01.

Operativna spremnost pokazivača brzine okreta

1. Od hladnog pokretanja, pokazivač brzine okreta mora biti punom pogonu u roku od četiri minute i mora raditi u okviru propisanih dopuštenih odstupanja točnosti.
2. Signal upozorenja pokazuje da je pokazivač uključen. Mora postojati mogućnost istodobnog nadziranja i upravljanja pokazivača brzine okreta.
3. Bežične daljinske komande nisu dozvoljene.

Članak 3.02.

Oznaka brzine okreta

1. Brzina okreta označena je na linearnoj stupnjevanoj ljestvici s nulom točkom u sredini. Mora biti moguće očitati smjer i brzinu okreta s potrebnom točnošću. Dozvoljeni su samo pokazivači s kazaljkom i grafikoni sa stupcima.
2. Ljestvica pokazivača duga je najmanje 20 cm i može biti kružna ili pravocrtna. Pravocrtne ljestvice mogu biti postavljene samo horizontalno.
3. Isključivo digitalni pokazivači nisu dozvoljeni.

Članak 3.03.

Mjerna područja

Pokazivači brzine okreta mogu imati jedan ili više mjernih područja. Preporučuju se sljedeća mjerna područja:

30°/min

60°/min

90°/min

180°/min

300°/min.

Članak 3.04.

Točnost prikazane brzine okreta

Prikazana brzina okreta ne smije se razlikovati za više od 2 % od mjerljive maksimalne vrijednosti ili za više od 10 % od stvarne vrijednosti, ovisno o tome koja je veća (vidjeti Dodatak).

Članak 3.05.

Osjetljivost

Radni prag manji je ili jednak promjeni kutne brzine koja iznosi 1 % prikazane vrijednosti.

Članak 3.06.

Nadzor rada

1. Ako pokazivač brzine okreta ne radi unutar propisanih granica točnosti, to mora biti prikazano.
2. Ako se upotrebljava žiroskop, pokazivač mora signalizirati svako kritično smanjenje brzine okretanja žiroskopa. Kritičnim smanjenjem brzine okretanja žiroskopa smanjuje se točnost za 10 %.

*Članak 3.07.***Neosjetljivost na uobičajena gibanja broda**

1. Ljuljanje broda do 10° pri brzini okreta do 4°/s u sekundi ne smije uzrokovati pogreške u mjerenju iznad propisanih dopuštenih odstupanja.
2. Udari koji se mogu dogoditi za vrijeme vezivanja ne smiju uzrokovati pogreške u mjerenju iznad propisanih dopuštenih odstupanja.

*Članak 3.08.***Neosjetljivost na magnetska polja**

Pokazivač brzine okreta neosjetljiv je na magnetska polja koja se uobičajeno javljaju na brodu.

*Članak 3.09.***Pomoćni pokazivači**

Pomoćni pokazivači moraju biti u skladu sa svim zahtjevima koji se primjenjuju na pokazivače brzine okreta.

*POGLAVLJE 4.***Minimalni tehnički zahtjevi za pokazivače brzine okreta***Članak 4.01.***Rad**

1. Sve komande raspoređene su tako da za vrijeme upravljanja ostanu vidljivi svi podaci te da se ne ometa radarska navigacija.
2. Sve komande i pokazivači opremljeni su izvorom svjetlosti bez bliještanja, koji odgovara svim uvjetima osvjetljenja okoline i koji se neovisnom komandom može podesiti na nulu.
3. Podešavanje komandi izvedeno je tako da pomicanje desno ili prema gore ima pozitivan učinak na varijablu, a pomicanje lijevo ili prema dolje negativan učinak.
4. Ako se upotrebljavaju tipke, mora biti moguće pronaći ih i aktivirati dodirrom. Moraju imati i jasno vidljiv kontaktni okidač. Ako tipke imaju više funkcija, mora biti očito koja je hijerarhijska razina aktivna.

*Članak 4.02.***Prigušivači**

1. Sustav senzora prigušuje se za kritične vrijednosti. Konstanta prigušenja (63 % granične vrijednosti) ne smije prelaziti 0,4 s.
2. Pokazivač se prigušuje za kritične vrijednosti.

Dozvoljene su komande za povećanje prigušenja.

Konstanta prigušenja ni u kom slučaju ne smije prelaziti 5 s.

*Članak 4.03.***Spajanje dodatne opreme**

1. Ako se pokazivač brzine okreta može spojiti na pomoćne pokazivače ili sličnu opremu, prikazivanje brzine okreta ostaje upotrebljivo u obliku analognog električnog signala. Osim toga, pokazivač brzine okreta može imati digitalno sučelje u skladu sa stavkom 2.

Brzina okreta i dalje je prikazana s galvanskom izolacijom prema zemlji i ekvivalentom analognog napona od 20 mV/°/min ± 5 % i maksimalnim unutarnjim otporom od 100 Ω.

Polaritet je pozitivan kada se brod okreće na desnu stranu, a negativan kada se okreće na lijevu stranu.

Radni prag ne smije prelaziti 0,3°/min.

Nulta pogreška ne smije prelaziti 1°/min pri temperaturama od 0 do 40 °C.

Ako je pokazivač uključen, a senzor nije izložen učincima gibanja, neželjeni napon pri izlaznom signalu, izmjeren niskopojasnim filtrom s propusnim područjem od 10 Hz, ne smije prelaziti 10 mV.

Signal brzine okreta prima se bez dodatnog prigušenja izvan granica iz članka 4.02. stavka 1.

2. Digitalno sučelje projektirano je u skladu s europskim normama EN 61162-1:2008, EN 61162-2:1998 i EN 61162-3:2008.

3. Osigurana je sklopka vanjskog alarma. Sklopka je ugrađena kao prekidač s galvanskom izolacijom za pokazivač.

Vanjski alarm aktivira se prekidom kontakta:

- (a) ako pokazivač brzine okreta nije priključen; ili
- (b) ako pokazivač brzine okreta ne radi; ili
- (c) ako je komanda za nadzor rada reagirala na preveliku pogrešku (članak 3.06.).

POGLAVLJE 5.

Uvjeti i postupci ispitivanja za pokazivače brzine okreta

Članak 5.01.

Sigurnost, kapacitet opterećenja i elektromagnetska kompatibilnost

Napajanje, sigurnost, međusobna interferencija brodske opreme, sigurnosna udaljenost od kompasa, otpornost na klimatske utjecaje, mehanička čvrstoća, utjecaj okoline, emisije zvučnog šuma i elektromagnetska kompatibilnost ispituju se u skladu s europskom normom EN 60945:2002.

Članak 5.02.

Neželjene emisije

Neželjene emisije mjere se u skladu s europskom normom EN 60945:2002 u frekencijskom području od 30 do 2 000 MHz.

Moraju biti ispunjeni zahtjevi iz članka 2.02. stavka 2.

Članak 5.03.

Postupak ispitivanja

1. Pokazivači brzine okreta ispituju se u nominalnim i graničnim uvjetima. U tom smislu, utjecaj radnog napona i okolne temperature ispituje se do propisane granične vrijednosti.

Osim toga, za uspostavljanje maksimalnih magnetskih polja u blizini pokazivača, upotrebljavaju se radioodašiljači.

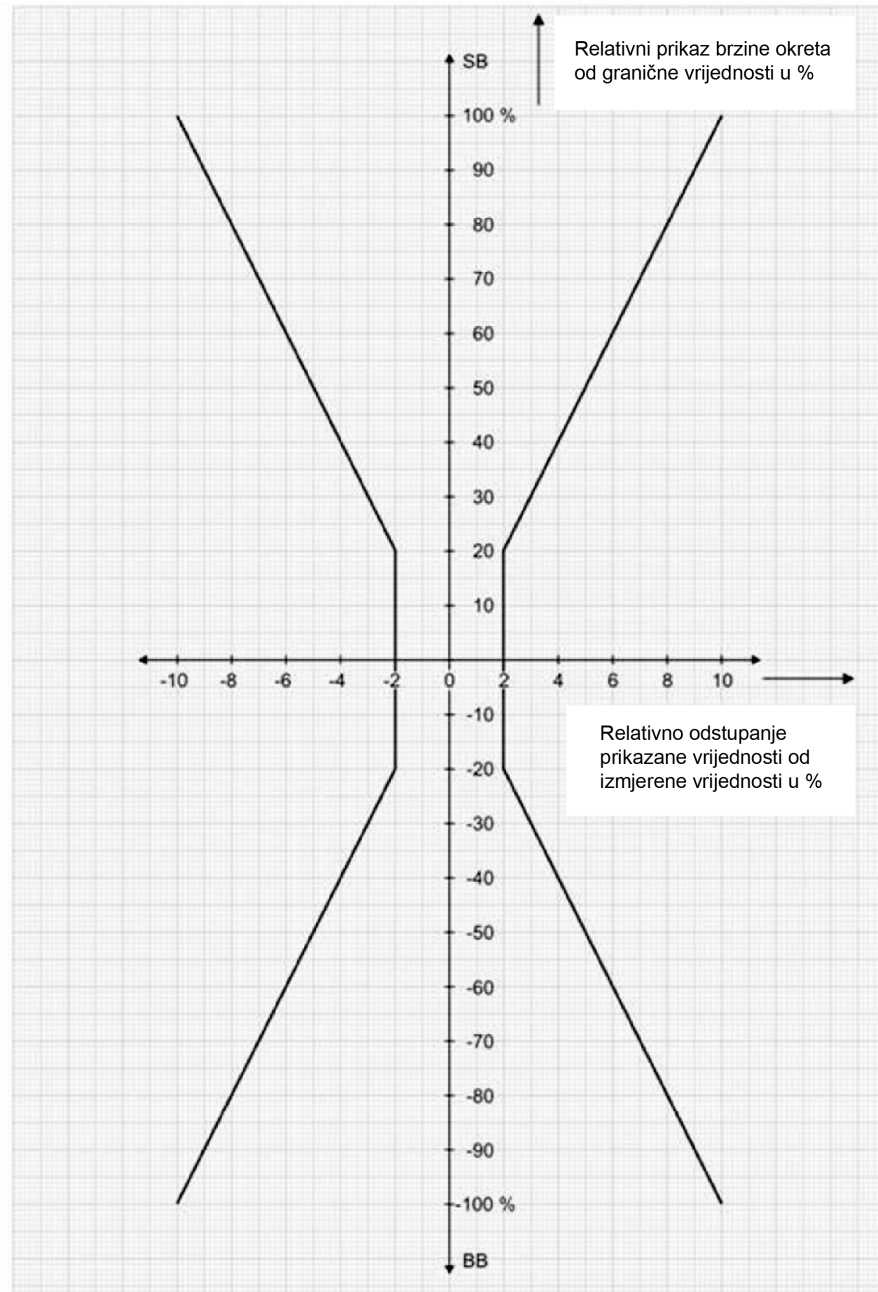
2. U uvjetima iz stavka 1., pogreške pokazivača moraju ostati unutar dopuštenih odstupanja navedenih u Prilogu.

3. Moraju biti ispunjeni svi minimalni zahtjevi iz poglavlja 2. do 4.

Dodatak

Slika 1.

Najveća dopuštena odstupanja za pogreške pokazivača brzine okreta



DIO III.

Zahtjevi za ispitivanje ugradnje i radnih karakteristika radarske opreme i pokazivača brzine okreta koji se upotrebljavaju na plovilima unutarnje plovidbe*Sadržaj*

- Članak 1. – Općenito
Članak 2. – Odobrene specijalizirane tvrtke
Članak 3. – Zahtjevi za brodsko napajanje
Članak 4. – Ugradnja radarske antene
Članak 5. – Ugradnja jedinice za prikaz i upravljačke jedinice
Članak 6. – Ugradnja pokazivača brzine okreta
Članak 7. – Ugradnja pozicijskog senzora
Članak 8. – Ispitivanje ugradnje i radnih karakteristika
Članak 9. – Potvrda o ugradnji i radnim karakteristikama

Članak 1.

Općenito

1. Ispitivanje ugradnje i radnih karakteristika opreme za radarsku navigaciju i sustava pokazivača brzine okreta mora se obavljati u skladu sa sljedećim odredbama.
2. Dopuštena je ugradnja samo opreme:
 - (a) odobrene homologacijom u skladu s:
 - (aa) dijelom I. člankom 6.; ili
 - (bb) dijelom II. člankom 1.05.; ili
 - (b) odobrene homologacijom koja je priznata kao istovrijedna u skladu s dijelom VI.; i
 - (c) koja ima odgovarajući homologacijski broj.

Članak 2.

Odobrene specijalizirane tvrtke

1. Ugradnju, zamjenu, popravak ili održavanje opreme za radarsku navigaciju i pokazivača brzine okreta obavljaju isključivo specijalizirane tvrtke koje je odobrilo nadležno tijelo.

O nadležnim tijelima odgovornima za odobrenje obavješćuje se Europska komisija.

2. Nadležno tijelo može povući odobrenje.
3. Nadležno tijelo odmah obavješćuje Europsku komisiju o specijaliziranim tvrtkama koje je odobrilo.

Članak 3.

Zahtjevi za brodsko napajanje

Svi vodovi za napajanje opreme za radarsku navigaciju i pokazivača brzine okreta moraju imati vlastite odvojene sigurnosne naprave i po mogućnosti moraju biti zaštićeni od ispada.

Članak 4.

Ugradnja radarske antene

1. Radarska antena ugrađena je što je moguće bliže uzdužnoj osi broda. U blizini antene ne smije biti prepreka koje bi izazvale lažne jekne ili neželjene sjene; ako je potrebno, antena se postavlja na pramcu. Postavljanje i pričvršćivanje radarske antene u radni položaj mora biti dovoljno stabilno da omogući funkcioniranje opreme za radarsku navigaciju unutar propisanih granica točnosti.
2. Nakon ispravljanja kutne pogreške u montaži i nakon uključivanja opreme, razlika između pramčanice i uzdužne osi broda ne smije biti veća od 1°.

Članak 5.

Ugradnja jedinice za prikaz i upravljačke jedinice

1. Jedinica za prikaz i upravljačka jedinica postavljene su u kormilarnici tako da pregled radarske slike i rad opreme ne predstavljaju nikakve poteškoće. Azimutna orijentacija radarske slike mora biti u skladu s uobičajenim stanjem okoline. Spone i podesivi nosači moraju biti konstruirani tako da se mogu blokirati u bilo kojem položaju bez vibracija.
2. Za vrijeme radarske navigacije, umjetna rasvjeta ne smije se reflektirati u smjeru radarskog operatera.
3. Ako upravljačka jedinica nije dio jedinice za prikaz, smještena je u kućištu unutar 1 metra od jedinice za prikaz. Bežične daljinske komande nisu dozvoljene.
4. Ako su ugrađeni pomoćni pokazivači, moraju ispunjavati zahtjeve koji se primjenjuju na opremu za radarsku navigaciju.

Članak 6.

Ugradnja pokazivača brzine okreta

1. Pokazivač brzine okreta postavljen je ispred kormilara i njegovog vidnog polja.
2. Sustav senzora ugrađen je što je više moguće na sredini broda, horizontalno i u smjeru uzdužne osi broda. Mjesto ugradnje mora biti što manje izloženo vibracijama i promjenama temperature. Jedinica pokazivača po mogućnosti mora biti ugrađena odmah iznad radarskog zaslona.
3. Ako su ugrađeni pomoćni pokazivači, moraju ispunjavati zahtjeve koji se primjenjuju na pokazivače brzine okreta.

Članak 7.

Ugradnja pozicijskog senzora

Za opremu unutarnjeg ECDIS-a koji radi u navigacijskom načinu rada, pozicijski senzor (npr. antena DGPS) mora biti ugrađen tako da se osigura najveći mogući stupanj točnosti, te da njegov rad ne ometaju nadgrađa i oprema za odašiljanje na brodu.

Članak 8.

Ispitivanje ugradnje i radnih karakteristika

Prije prvog uključivanja opreme nakon ugradnje ili nakon obnavljanja ili produženja svjedodžbe Zajednice (osim sukladno članku 2.09. stavku 2. Priloga II.), kao i nakon svake preinake broda koja bi mogla utjecati na radne uvjete opreme, nadležno tijelo ili tehnička služba koju je imenovalo nadležno tijelo, ili tvrtka ovlaštena u skladu s člankom 2., obavlja ispitivanje ugradnje i radnih karakteristika. U tu svrhu moraju biti ispunjeni sljedeći uvjeti:

- (a) napajanje mora imati posebnu sigurnosnu napravu;
- (b) radni napon mora biti unutar dopuštenog odstupanja;
- (c) kabela mreža i njeno postavljanje mora ispunjavati odredbe Priloga II. i ADN-a ako se primjenjuje;
- (d) broj okretaja antene mora biti najmanje 24 okretaja u minuti;
- (e) u blizini antene ne smije biti nikakve prepreke koja može ometati navigaciju;
- (f) sigurnosna sklopka antene, ako postoji, mora biti u ispravnom stanju;
- (g) raspored jedinica za prikaz, pokazivača brzine okreta i upravljačkih jedinica mora biti ergonomski i jednostavan za korištenje;
- (h) pramčanica opreme za radarsku navigaciju ne smije odstupati od uzdužne osi broda za više od 1°;

- (i) točnost prikaza dometa i azimuta mora biti u skladu sa zahtjevima (mjerjenja upotrebom poznatih ciljeva);
- (j) linearnost na kratkim dometima mora biti ispravna (*pushing and pulling*);
- (k) prikazani minimalni domet mora biti 15 metara ili manji;
- (l) središte slike mora biti vidljivo, a njegov promjer ne smije prelaziti 1 mm;
- (m) ne smiju se javljati lažne jeke zbog refleksije i neželjenih sjena na pramčanici ili se zbog njih ne smije umanjiti sigurnost navigacije;
- (n) prigušivači šuma zbog odjeka valova i kiše (unaprijed postavljeni STC i FTC) i pripadajuće komande moraju raditi ispravno;
- (o) podešavanje pojačanja mora biti u ispravnom stanju;
- (p) fokus i oštrina slike moraju biti ispravni;
- (q) smjer okretanja broda mora odgovarati smjeru prikazanom na pokazivaču brzine okreta, a položaj nule u plovidbi ravno naprijed mora biti ispravan;
- (r) oprema za radarsku navigaciju ne smije biti osjetljiva na odašiljanje brodskih radiouređaja ili na smetnje iz ostalih izvora na brodu;
- (s) oprema za radarsku navigaciju ili pokazivač brzine okreta ne smije ometati rad druge brodske opreme.

Nadalje, u slučaju opreme za unutarnji ECDIS:

- (t) statistička pozicijska pogreška koja utječe na pomorsku kartu ne smije prelaziti 2 m;
- (u) statistička pogreška faznog kuta koja utječe na pomorsku kartu ne smije prelaziti 1°.

Članak 9.

Potvrda o ugradnji i radnim karakteristikama

Nakon uspješnog završetka ispitivanja u skladu s člankom 8., nadležno tijelo, tehnička služba ili odobrena tvrtka izdaje potvrdu na temelju obrasca iz dijela IV. Ta potvrda mora se stalno nalaziti na brodu.

Ako nisu ispunjeni uvjeti ispitivanja, sastavlja se popis nedostataka. Tehnička služba ili odobrena tvrtka povlači svaku postojeću potvrdu ili je šalje nadležnom tijelu.

DIO IV.

(OBRAZAC)

Potvrda o ugradnji i radnim karakteristikama za uređaje za radarsku navigaciju i pokazivače brzine okreta koji se upotrebljavaju na plovilima unutarnje plovidbe

Ime/vrsta broda:

Europski identifikacijski broj broda:

Vlasnik broda:

Ime:

Adresa:

Oprema za radarsku navigaciju

Broj:

Redni br.	Tip	Proizvođač	Homologacijski broj	Serijski broj

Pokazivači brzine okreta

Broj:

Redni br.	Tip	Proizvođač	Homologacijski broj	Serijski broj

Ovime se potvrđuje da oprema za radarsku navigaciju i pokazivači brzine okreta ovog broda ispunjavaju zahtjeve Direktive 2006/87/EZ Priloga IX. dijela III., koji se odnose na ispitivanje ugradnje i radnih karakteristika sustava za radarsku navigaciju i pokazivača brzine okreta koji se upotrebljavaju na plovilima unutarnje plovidbe.

Odobrena specijalizirana tvrtka/tehnička služba/nadležno tijelo (*)

Ime:

Adresa:

Pečat/žig

Mjesto

Datum

Potpis

(*) Prekrižiti nepotrebno.

DIO V.

(OBRAZAC)

1. Registar nadležnih tijela za homologaciju opreme za radarsku navigaciju i pokazivače brzine okreta

Država	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa
Belgija				
Bugarska				
Danska				
Njemačka				
Estonija				
Finska				
Francuska				
Grčka				
Italija				
Irska				
Latvija				
Litva				
Luksemburg				
Malta				
Nizozemska				
Austrija				
Poljska				

Država	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa
Portugal				
Rumunjska				
Švedska				
Švicarska				
Španjolska				
Slovačka				
Slovenija				
Češka				
Mađarska				
Ujedinjena Kraljevina				
Cipar				

Ako nije navedeno nadležno tijelo, to znači da ga dotična država nije odredila.

2. Registar odobrene radarske opreme i pokazivača brzine okreta

Redni br.	Tip	Proizvođač	Nositelj homologacije	Datum homologacije	Nadležno tijelo	Homologacijski broj

3. Registar opreme za radarsku navigaciju i pokazivača brzine okreta koji su odobreni na temelju istovrijednih homologacija

Redni br.	Tip	Proizvođač	Nositelj homologacije	Datum homologacije	Nadležno tijelo	Homologacijski broj

4. Registar specijaliziranih tvrtki odobrenih za ugradnju ili zamjenu opreme za radarsku navigaciju i pokazivača brzine okreta

Belgija

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Bugarska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Danska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Njemačka

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Estonija

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Finska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Francuska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Grčka

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Italija

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Irska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Latvija

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Litva

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Luksemburg

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Malta

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Nizozemska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Austrija

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Poljska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Portugal

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Rumunjska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Švedska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Švicarska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Španjolska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Slovačka

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Slovenija

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Češka

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Mađarska

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Ujedinjena Kraljevina

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

Cipar

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa

Ako nije navedena odobrena tvrtka, to znači da nijedna tvrtka u toj državi nije dobila odobrenje.

5. Registar ispitnih ustanova predviđenih za ispitivanje tipa opreme za radarsku navigaciju i pokazivača brzine okreta

Redni br.	Ime	Adresa	Telefonski broj	E-mail adresa	Država

DIO VI.

Istovrijedna oprema

- (1) Oprema za radarsku navigaciju: homologacije na temelju Rezolucije 1989-II-33 Središnje komisije za plovidbu Rajnom od 19. svibnja 1989. kako je zadnje izmijenjena Rezolucijom 2008-II-11 od 27. studenoga 2008. Zahtjevi za ugradnju i primjenu opreme za radarsku navigaciju i pokazivača brzine okreta za plovidbu Rajnom."
- (2) Pokazivači brzine okreta: homologacije na temelju Rezolucije 1989-II-34 Središnje komisije za plovidbu Rajnom od 19. svibnja 1989. kako je zadnje izmijenjena Rezolucijom 2008-II-11 od 27. studenoga 2008.()
- (3) Oprema za radarsku navigaciju i pokazivači brzine okreta koji su ugrađeni i primjenjuju se u skladu s Rezolucijom 1989-II-35 Središnje komisije za plovidbu Rajnom od 19. svibnja 1989. kako je zadnje izmijenjena Rezolucijom 2008-II-11 od 27. studenoga 2008. (*)

(*) Zahtjevi za ugradnju i primjenu opreme za radarsku navigaciju i pokazivača brzine okreta za plovidbu Rajnom."

32013D0036

19.1.2013.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 16/1

ODLUKA VIJEĆA**od 29. listopada 2012.****o potpisivanju, u ime Unije, i privremenoj primjeni Sporazuma o općem okviru za pojačanu suradnju između Europske unije i Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe**

(2013/36/EU)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2., u vezi s člankom 218. stavkom 5.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Europska komisija je u ime Unije dogovorila Sporazum o općem okviru za pojačanu suradnju (dalje u tekstu „Sporazum”) između Europske unije i Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe, u skladu s Odlukom Vijeća od 6. listopada 2011. kojom se Komisija ovlašćuje da započne pregovore.
- (2) Sporazum je parafiran 24. travnja 2012.
- (3) Sporazum bi trebalo potpisati i privremeno primjenjivati do završetka postupaka za njegovo zaključivanje.
- (4) Potrebno je utvrditi postupke za sudjelovanje Unije u zajedničkom odboru koji je osnovan u skladu sa Sporazumom,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ovime se odobrava potpisivanje, u ime Unije, Sporazuma o općem okviru za pojačanu suradnju između Europske unije i Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe, pod uvjetom da se taj Sporazum zaključi.

Tekst Sporazuma priložen je ovoj Odluci.

Članak 2.

Predsjednik Vijeća se ovime ovlašćuje da imenuje osobu(e) opunomoćenu(e) za potpisivanje Sporazuma u ime Unije, pod uvjetom da se taj Sporazum zaključi.

Članak 3.

Sporazum se u skladu s člankom 13. stavkom 1. Sporazuma primjenjuje privremeno od datuma njegovog potpisivanja do dovršetka postupaka za njegovo sklapanje.

Članak 4.

1. Komisija zastupa Uniju u zajedničkom odboru uspostavljenom u skladu s člankom 7. Sporazuma.
2. Komisija, nakon savjetovanja s posebnim odborom koji imenuje Vijeće, određuje stajalište koje Unija zauzima u zajedničkom odboru, što se odnosi i na usvajanje priloga Sporazumu i usvajanje izmjena tih priloga Sporazumu.

Članak 5.

Komisija može poduzeti bilo koje primjerene mjere u skladu s člancima 5., 6., 8., 9., 10. i 11. Sporazuma.

Članak 6.

Komisija redovito obavješćuje Vijeće o provedbi Sporazuma.

Članak 7.

Ova Odluka stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Sastavljeno u Luksemburgu 29. listopada 2012.

Za Vijeće

Predsjednik

E. FLOURENTZOU

32013D0021

L 19/1

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

22.1.2013.

ODLUKA KOMISIJE**od 18. prosinca 2012.****o istovrijednosti kategorija vozačkih dozvola***(priopćena pod brojem dokumenta C(2012) 9358)***(Tekst značajan za EGP)**

(2013/21/EU)

EUROPSKA KOMISIJA,

2008/766/EZ od 25. kolovoza 2008. o istovrijednostima među kategorijama vozačkih dozvola ^(?).

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

(5) Odluku 2008/766/EZ bi stoga trebalo staviti izvan snage,

uzimajući u Direktivu 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama ⁽¹⁾, a posebno prvi stavak njezinog članka 13. stavka 1.,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

budući da:

Članak 1.

Ova se Odluka primjenjuje na sve valjane vozačke dozvole koje su izdane u državama članicama i koje su u uporabi.

(1) Direktiva 2006/126/EZ predviđa da države članice uzajamno priznaju vozačke dozvole koje su izdale, uključujući one koje su izdane prije datuma primjene načela uzajamnog priznavanja.

Članak 2.

(2) Načelo uzajamnog priznavanja vozačkih dozvola podrazumijeva potpuno priznavanje svih prava koja je imatelj dozvole stekao u skladu s nacionalnim odredbama koje su tada bile na snazi.

Tablice istovrijednosti među kategorijama vozačkih dozvola, koje su države članice izdale prije provedbe Direktive 2006/126/EZ i usklađene kategorije vozačkih dozvola iz članka 4. Direktive 2006/126/EZ nalaze se u Prilogu ovoj Odluci.

(3) Direktiva 2006/126/EZ predviđa da bi države članice trebale uspostaviti istovrijednost među kategorijama vozačkih dozvola koje su izdane prije provedbe te Direktive i onih iz njezinog članka 4. Te bi istovrijednosti trebala odobriti Komisija u pravno obvezujućem obliku.

Članak 3.

(4) Potrebno je ažurirati tablice istovrijednosti među kategorijama vozačkih dozvola koje su utvrđene Odlukom Komisije

1. Kategorije vozačkih dozvola koje su izdane prije provedbe Direktive 2006/126/EZ daju imatelju dozvole da, bez zamjene vozačke dozvole, upravlja odgovarajućim kategorijama vozila u skladu s Prilogom. Mogu se primjenjivati određena ograničenja, predviđena za predmetno pravo, navedena u Prilogu.

2. Prilikom zamjene vozačke dozvole prema obrascu vozačke dozvole EU-a, opisane u Prilogu I. Direktivi 2006/126/EZ, dodjeljuju se istovrijedna prava onima opisanim u Prilogu.

⁽¹⁾ SL L 403, 30.12.2006., str. 18.

^(?) SL L 270, 10.10.2008., str. 31.

3. Kodovi kojima se označuju ograničenja predmetnih prava usklađeni su kodovi Unije, navedeni u Prilogu I. Direktivi 2006/126/EZ.

Odluka 2008/766/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od 19. siječnja 2013.

Članak 5.

4. Načelo uzajamnog priznavanja iz članka 2. stavka 1. Direktive 2006/126/EZ ne primjenjuje se na nacionalne kategorije vozačkih dozvola.

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 18. prosinca 2012.

Članak 4.

Za Komisiju

Siim KALLAS

Ova se odluka primjenjuje od 19. siječnja 2013.

Potpredsjednik

PRILOG

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U BELGIJI**Obrazac vozačke dozvole Belgije 1 (B1)***izdan u Belgiji od 1.1.1967. do 31.12.1988.*

Opis: obrazac vozačke dozvole je na jednom od sljedećih jezika: nizozemski, francuski i njemački. Postoje razlike u odnosu na boju i tiskani obrazac. Primjerak obrasca na ružičastom papiru (105/222 mm) sa šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca B1	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A2, A, B, BE	
B*	AM, A1, A2, A, B, BE	1
C	A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	
D	A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	
AF	AM, A1, A2, A s EU kodovima za prilagođena vozila	2
BF	B s EU kodovima za prilagođena vozila	2

Dodatne informacije:

1. Kategorija B* odnosi se na vozila kategorije B koja se koriste kao taksi, za iznajmljivanje, prijevoz osoblja itd.
2. Za upravljanje vozilima kategorije AF i/ili BF, bilo je potrebno potvrđivanje kategorije A i/ili B, kao i kategorije F, te oznaka registarskog broja vozila na dozvoli.

Obrazac vozačke dozvole Belgije 2 (B2)*izdan u Belgiji od 1.1.1989. do 30.9.1998.*

Opis: obrazac vozačke dozvole je na jednom od sljedećih jezika: nizozemski, francuski i njemački. Postoje razlike u odnosu na boju i tiskani obrazac. Primjerak obrasca na ružičastom papiru (106/222 mm) sa šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca B2	Odgovarajuće kategorije
(A3)	AM
A2	AM, A1, A2, A
A1	AM, A1, A2, A
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

Obrazac vozačke dozvole Belgije 3 (B3)*izdan u Belgiji od 1.1.1998.*

Opis: obrazac vozačke dozvole je na jednom od sljedećih jezika: nizozemski, francuski i njemački. Primjerak obrasca na ružičastom papiru (106/222 mm) sa šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca B3	Odgovarajuće kategorije
(A3)	AM
(G)	—
(A<)	AM, A1, A2
A	AM, A1, A2, A
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C1	AM, B, C1
C1E	AM, B, BE, C1, C1E
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B, D1
D1E	AM, B, BE, D1, D1E
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

Obrazac vozačke dozvole Belgije 4 (B4)

izdan u Belgiji od 1.7.2010.

Opis: obrazac vozačke dozvole je na jednom od sljedećih jezika: nizozemski, francuski i njemački. Obrazac vozačke dozvole je ružičasta polikarbonatna kartica, izrađena u skladu s odredbama Priloga I. Direktivi 2006/126/EZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca B4	Odgovarajuće kategorije
(A3)	AM
(G)	—
(A<)	AM, A1, A2
A	AM, A1, A2, A
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C1	AM, B, C1
C1E	AM, B, BE, C1, C1E
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B, D1
D1E	AM, B, BE, D1, D1E
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U BUGARSKOJ**Obrazac vozačke dozvole Bugarske 1 (BG1)**

izdan u Bugarskoj od 1.1.2010. do 19.1.2013.

Opis: u skladu s Direktivom 2006/126/EZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca BG1	Odgovarajuće kategorije
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1

Kategorije obrasca BG1	Odgovarajuće kategorije
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tr6	—
Ttm	—
Tkt	—

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U ČEŠKOJ

Obrazac vozačke dozvole Češke 1 (CZ1)

izdan u Češkoj od 1.1.2001. do 30.4.2004.

Opis: Materijal: raznobojni papir za novčanice, plastificiran. Kružna holografska slika (s natpisom „CZ” u sredini), na laminatu, preklapa se s fotografijom u donjem lijevom kutu. Fotografija: 35mm x 45mm pričvršćena u okvir na prednjoj strani sa službenim pečatom, s nazivom tijela koje je izdalo dozvolu i državnim grbom.

Valjanost vozačke dozvole: doživotna. Taj se obrazac treba zamijeniti do 31. prosinca 2013.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca CZ1	Odgovarajuće kategorije
AM	AM
A1	A1
A (starosna dob 18 i više godina)	A2
A (starosna dob 21 i više godina)	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
T (nacionalna kategorija poljoprivrednih traktora)	—

Obrazac vozačke dozvole Češke 2 (CZ2)

izdan u Češkoj od 1.5.2004.

Opis: Materijal: Polikarbonatna plastična kartica veličine ID1 – 54 x 86 mm (veličina kreditne kartice) s riječima „ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ” i nazivom države „ČESKÁ REPUBLIKA” na vrhu. Na desnoj strani kartice nalazi se tekst „MODEL EVROPSKÝCH SPOLENČENSTVÍ” i „VOZAČKA DOZVOLA” na jezicima EU-a. Razlikovna oznaka države članice koja izdaje dozvolu („CZ”) tiskana u negativu u plavom pravokutniku i okružena s dvanaest žutih zvijezda nalazi se u gornjem lijevom kutu kartice. Laserom su ugravirani osobni podaci, uključujući fotografiju i potpis imatelja. S obje strane kartice reljefnim guilloche tiskom ugravirana su slova „CZ”. Logo sa slovima „CZ” upisan je u gornjem desnom kutu s prednje strane, optički varijabilnom tintom koja se mijenja između zlatne i zelene boje. Na promjenjivoj slici u donjem desnom kutu s prednje stranice nalazi se fotografija imatelja i broj vozačke dozvole (isto kao u polju 5.).

Valjanost vozačke dozvole: 10 godina.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca CZ2	Odgovarajuće kategorije
A1	A1
A (starosna dob 18 i više godina)	A2
A (starosna dob 21 i više godina)	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
AM	AM
T (nacionalna kategorija poljoprivrednih traktora)	—

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U DANSKOJ**Obrazac vozačke dozvole Danske 1 (DK1)**

izdan u Danskoj do 30.4.1986.

Opis: primjerak obrasca ružičaste je boje i ima četiri stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca DK1	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1, A2, A	1
A2	AM, A1, A2, A	1
B	AM, B1, B	2
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije:

- Danska vozačka dozvola kategorije A1 je za motocikl bez bočne prikolice i kategorije A2 je za motocikl s bočnom prikolicom. Te kategorije stoga ne odgovaraju potkategorijama A1 i A2, kako su definirane u Direktivi 2006/126/EZ. Imatelji danske vozačke dozvole kategorije A1 mogu upravljati samo motociklima bez bočne prikolice, a kategorija A2 je ograničena na motocikle s bočnom prikolicom. Imatelji danske vozačke dozvole kategorije A1 i/ili A1 imaju pravo dobiti kategorije AM, A1, A2 i A u drugim državama članicama.
- Imatelji danske vozačke dozvole kategorije B imaju također pravo upravljati i motornim triciklima.

Vozačka dozvola na temelju ovog obrasca više nije valjana za vožnju u Danskoj, jer je od 1991. do 1993. uvedena obveza obavezne zamjene svih vozačkih dozvola. Ipak, dozvola se može obnoviti novom vozačkom dozvolom, koju izdaje Danska, i mora biti priznana od strane drugih država članica do 19.1.2033.

Obrazac vozačke dozvole Danske 2 (DK2)

izdan u Danskoj od 1.5.1986. do 30.6.1996.

Opis: primjerak obrasca sadrži ružičaste i bež linije i ima četiri stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca DK2	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1, A2, A	1
A2	AM, A1, A2, A	1
B	AM, B1, B	2
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije:

- Danska vozačka dozvola, kategorije A1 je za motocikl bez bočne prikolice i kategorija A2 je za motocikl s bočnom prikolicom. Te kategorije stoga ne odgovaraju potkategorijama A1 i A2, kako su definirane u Direktivi 2006/126/EZ. Imatelji danske vozačke dozvole, kategorije A1 mogu upravljati samo motociklima bez bočne prikolice, a kategorija A2 je ograničena na motocikle s bočnom prikolicom. Imatelji danske vozačke dozvole kategorije A1 i/ili A1 imaju pravo dobiti kategorije AM, A1, A2 i A u drugim državama članicama.
- Imatelji danske vozačke dozvole kategorije B imaju također pravo upravljati i motornim triciklima.

Obrazac vozačke dozvole Danske 3 (DK3)

izdan u Danskoj od 1.7.1996. do 13.4.1997.

Opis: primjerak obrasca sadrži ružičaste i bež linije i ima četiri stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca DK3	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A (mali motocikl)	AM, A1,	1
B (veliki motocikl)	AM, A1, A2, A	2
B	AM, B1, B	3
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije:

- Imatelji danske vozačke dozvole kategorije A (mali motocikl) imaju pravo upravljati:
 - motociklom na dva kotača bez bočne prikolice s omjerom snaga/težina (uključujući vodu, ulje i gorivo) koji nije veći od 0,16kW/kg i snagom ne većom od 25 kW;
 - motociklom na dva kotača s bočnom prikolicom s omjerom snaga/težina (uključujući vodu, ulje i gorivo) koji nije veći od 0,16kW/kg;
 - motornim triciklima;
 - vozilima pod (a), (b) i (c) s prikolicom;
 - velikim mopedima.
- Imatelji danske vozačke dozvole kategorije A (veliki motocikl) imaju pravo upravljati:
 - vozilima navedenim pod 1.;

- (b) motociklom na dva kotača bez bočne prikolice s omjerom snaga/težina (uključujući vodu, ulje i gorivo) koji nije veći od 0,16kW/kg ili snagom ne većom od 25 kW;
 - (c) motociklom na dva kotača s bočnom prikolicom s omjerom snaga/težina (uključujući vodu, ulje i gorivo) koji nije veći od 0,16kW/kg;
 - (d) vozilima pod (b) i c. s prikolicom.
3. Imatelji danske vozačke dozvole kategorije B mogu također upravljati i motornim triciklima.

Obrazac vozačke dozvole Danske 4 (DK4)

izdan u Danskoj od 14.4.1997.

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom Ia Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca DK4	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A (mali motocikl)	AM, A1	1
B (veliki motocikl)	AM, A1, A2, A	2
B	AM, B1, B	3
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije:

1. Imatelji danske vozačke dozvole kategorije A (mali motocikl) imaju pravo upravljati:
 - (a) motociklom na dva kotača bez bočne prikolice s omjerom snaga/težina (uključujući vodu, ulje i gorivo) koji nije veći od 0,16kW/kg ili snagom ne većom od 25 kW;
 - (b) motociklom na dva kotača s bočnom prikolicom s omjerom snaga/težina (uključujući vodu, ulje i gorivo) koji nije veći od 0,16kW/kg;
 - (c) motornim triciklima;
 - (d) vozilima pod (a), (b) i (c) s prikolicom;
 - (e) velikim mopedima.
2. Imatelji danske vozačke dozvole kategorije A (veliki motocikl) imaju pravo upravljati:
 - (a) vozilima navedenim pod 1.;
 - (b) motociklom na dva kotača bez bočne prikolice s omjerom snaga/težina (uključujući vodu, ulje i gorivo) koji nije veći od 0,16kW/kg ili snagom ne većom od 25 kW;
 - (c) motociklom na dva kotača s bočnom prikolicom s omjerom snage/težine (uključujući vodu, ulje i gorivo) koji nije veći od 0,16kW/kg;
 - (d) vozilima pod (b) i (c) s prikolicom.
3. Imatelji danske vozačke dozvole kategorije B mogu također upravljati i motornim triciklima.

Datum prvog izdavanja kategorija vozačkih dozvola, izdanih prije 1.5.1986., ne može se utvrditi. U takvim slučajevima se u stupcu 10 na dozvoli može pojaviti znak „<” ili „≤” na kojem je navedena godina, što znači da je kategorija bila izdana ranije ili u toj godini.

Do 19. siječnja 2013. primjenjivala su se sljedeća danska pravila o pravu upravljanja malim mopedima:

Sljedeće dozvole daju osobi pravo na upravljanje malog mopeda u Danskoj:

- (a) potvrda za moped;
- (b) vozačka dozvola za vožnju traktora; ili
- (c) starosna dob od 18 godina ili više.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U NJEMAČKOJ

Obrazac vozačke dozvole Njemačke 1 (D1)

izdan u Njemačkoj do 1.4.1986. (u posebnim slučajevima datum izdavanja može biti nakon 1.4.1986.)

Opis: siva, četiri stranice. U praksi se mogu pojaviti razlike u boji i obliku obrasca jer je taj obrazac izdan prije više od 40 godina. Obrasci izdani u Saarskoj mogu biti različite veličine i dvojezični su (njemački i francuski).

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca D1	Odgovarajuće kategorije	Napomene
1	AM, A1, A2, A	1
1 beschränkt auf Leichtkrafträder: 1.4.1980 — 31.3.1986	AM, A1	7
2	AM, A1, A B, BE, C1, C1E, C, CE	2,3,5,8
3	AM, B, BE, C1, C1E	3,4,5,9
4	—	6
(5)	—	

Dodatne informacije:

Mogu biti sadržana dodatna prava specifične i ograničene vrste, koja nisu prikazana u tablicama. U takvom slučaju, iako za to postoji mala vjerojatnost, potrebno je kontaktirati njemačka tijela koja izdaju dozvolu.

- Ako je vozačka dozvola „Klasse 1” dobivena prije 1.4.1954. (prije 1.10.1960. u Saarskoj), imatelj ima pravo upravljati i vozilima kategorije B 79 ($\leq 700\text{cm}^3$) bez potrebe za zamjenom dozvole. U slučaju zamjene takve dozvole, imatelj dobiva dozvolu za kategoriju B.
- Ako je imatelj vozačke dozvole „Klasse 2” navršio 50. rođendan prije 31.12.1999., njegova vozačka dozvola prestaje važiti 31.12.2000. Ako je taj imatelj vozačke dozvole zamijenio svoju dozvolu novim obrascem do 31.12.2000., uzima se u obzir trajanje i učestalost liječničkih pregleda koji se odnose na novi obrazac. Ako imatelj navršio 50 godina nakon 31.12.1999., mora zamijeniti svoju vozačku dozvolu novim obrascem najkasnije na svoj 50. rođendan i nakon toga nova vozačka dozvola vrijedi za razdoblje od pet godina.

Kada takav imatelj dozvole prijavi prebivalište u drugoj državi članici, ne uzimajući u obzir gore navedena pravila, njegova vozačka dozvola „Klasse 2” ne priznaje se (osim ako je promijenio prebivalište prije nego što su se na njega počela primjenjivati gornja pravila).

- Ako je vozačka dozvola „Klasse 2” ili „Klasse 3” dobivena prije 1.12.1964. (prije 1.10.1960. u Saarlandu), imatelj ima također pravo upravljati vozilima kategorija A1 i A 79 ($\leq 250\text{cm}^3$). U oba slučaja se imatelju, u slučaju zamjene dozvole, daje neograničeno pravo upravljanja vozilima kategorije A.

Ako je vozačka dozvola „Klasse 2” ili „Klasse 3” dobivena nakon navedenih datuma, ali prije 1.4.1980., ona imatelju daje pravo upravljanja vozilima kategorije A1.

- Imatelj vozačke dozvole „Klasse 3” ima pravo upravljati i sljedećim vozilima kategorije: CE 79 (C1E > 12 t, L \leq 3) (= ukupno najviše tri osovine).

Ovo pravo mora biti navedeno na novoj vozačkoj dozvoli koja je izdana u zamjenu, samo na izričit zahtjev imatelja.

5. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 3” ima pravo upravljati autobusima bez putnika najveće dopuštene mase manje od 7,5 t, i u međunarodnom prometu. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 2” ima pravo upravljati autobusima bez putnika u međunarodnom prometu. Nakon zamjene obrasca vozačke dozvole u Njemačkoj, pravo upravljanja autobusima bez putnika ograničeno je na njemačko državno područje u skladu s nacionalnim oznakama.
6. Ako je vozačka dozvola „Klasse 4” izdana prije 1.12.1954. (prije 1.10.1960. u Saarskoj), to nije nacionalna kategorija nego samo imatelju daje pravo upravljanja sljedećim vozilima kategorija: A1, A 79 ($\leq 250 \text{ cm}^3$) i B 79 ($\leq 700 \text{ cm}^3$). U oba slučaja imatelj dozvole prilikom zamjene dozvole dobiva neograničeno pravo upravljanja vozilima kategorija A i B.

Ako je vozačka dozvola „Klase 4” izdana nakon navedenih datuma, ali prije 1.4.1980., ona imatelju daje pravo upravljanja vozilima kategorije A1.
7. A1 vrijedi također za motocikle kategorije A1 s omjerom snaga/težina iznad 0,1 kW/kg (novi kod 79.05).
8. A1 vrijedi također za motocikle kategorije A1 s omjerom snaga/težina iznad 0,1 kW/kg (novi kod 79.05). A je ograničen na tricikle (novi kod 79.03) i tricikle s prikolicom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg (novi kod 79.04). BE vrijedi i za vozila kategorije BE, kada najveća dopuštena masa prikolice nije veća od 3 500 kg (novi kod 79.06).
9. A je ograničena na tricikle (novi kod 79.03) i tricikle s prikolicom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg (novi kod 79.04). BE vrijedi također za vozila kategorije BE, kada najveća dopuštena masa prikolice nije veća od 3 500 kg (novi kod 79.06).

Obrazac vozačke dozvole Njemačke 2 (D2)

izdan u Demokratskoj Republici Njemačkoj do 1969.

Opis: sivi obrazac, s četiri stranice.

Izmjenom zakona, koja je stupila na snagu 1.4.1957., promijenjeni su opseg i definicije kategorija. Zbog toga su za ovaj obrazac vozačke dozvole potrebne dvije tablice istovrijednosti.

D2a: obrazac vozačke dozvole izdan do 31.3.1957.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca D2a	Odgovarajuće kategorije	Napomene
1	AM, A1, A2, A, B	5,
2	AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 3, 4, 6
3	AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	2, 3, 4, 6
4	AM, A1, A2, A, B	4, 5

D2b: obrazac vozačke dozvole izdan od 1.4.1957. do 1969.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca D2b	Odgovarajuće kategorije	Napomene
1	AM, A1, A2, A	
2	AM, A1, B	4, 5
3	AM, A1	7
4	AM, A1, B, BE, C1, C1E	2, 3, 4, 6,
5	AM, A1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 3, 4, 6

Dodatne informacije:

Mogu biti sadržana dodatna prava specifične i ograničene vrste, koja nisu prikazana u tablicama. U takvom slučaju, iako za to postoji mala vjerojatnost, potrebno je kontaktirati njemačka tijela koja izdaju dozvolu u slučaju neizvjesnosti o opsegu određenog prava.

1. Ako je imatelj vozačke dozvole „Klasse 2“, izdane prije 1.4.1957. ili „Klasse 5“, izdane nakon 31.3.1957. navršio 50 godina prije 31.12.1999., njegova je vozačka dozvola prestala vrijediti 31.12.2000. Ako je imatelj te dozvole zamijenio svoju dozvolu novim obrascem do 31.12.2000., uzima se u obzir trajanje i učestalost liječničkih pregleda koji se odnose na novi obrazac. Ako imatelj dozvole navršio 50 godina nakon 31.12.1999., on ima pravo zamijeniti vozačku dozvolu novim obrascem najkasnije na svoj 50. rođendan i nakon toga nova vozačka dozvola vrijedi za razdoblje od pet godina.

Kada takav imatelj dozvole prijavi prebivalište u drugoj državi članici, ne uzimajući u obzir gore navedena pravila, njegova vozačka dozvola „Klasse 2“ ne priznaje se (osim ako je promijenio prebivalište prije nego što su se na njega počela primjenjivati gornja pravila).

2. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 3“, izdane prije 1.4.1957. i „Klasse 4“, izdane nakon 31.3.1957., također ima pravo upravljati sljedećim vozilima kategorije: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= ukupno najviše tri osovine).

Ovo pravo mora biti navedeno na novoj vozačkoj dozvoli, koja mu je izdana u zamjenu, samo na izričit zahtjev imatelja.

3. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 3“, izdane prije 1.4.1957. (D2a) ili „Klasse 4“, izdane nakon 31.3.1957. (D2b) ima pravo upravljati autobusima bez putnika s najvećom dopuštenom masom manjom od 7,5 t i u međunarodnom prometu.

Imatelj vozačke dozvole „Klasse 2“, izdane prije 1.4.1957. (D2a) ili „Klasse 5“, izdane nakon 31.3.1957. (D2b), ima pravo upravljati autobusima bez putnika u međunarodnom prometu.

Nakon zamjene obrasca vozačke dozvole u Njemačkoj, pravo upravljanja autobusima bez putnika ograničeno je na njemačko državno područje u skladu s nacionalnim oznakama.

4. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 2“, „Klasse 3“ ili „Klasse 4“ obrasca D2a ili vozačke dozvole „Klasse 2“, „Klasse 4“ ili „Klasse 5“ obrasca D2b, izdane prije 1.12.1954., ima neograničeno pravo upravljanja vozilima kategorije A samo nakon zamjene dozvole. Bez zamjene dozvole, obrazac vozačke dozvole imatelju daje samo pravo upravljanja vozilima kategorije A79 (≤ 250 cm³).

5. Ako dokument nije zamijenjen, primjenjuje se sljedeće:

Ako je vozačka dozvola „Klasse 1“ ili „Klasse 4“ izdana prije 1.12.1954., imatelj ima pravo upravljati samo vozilima kategorije B 79 (≤ 700 cm³). Ako je vozačka dozvola „Klasse 1“ ili „Klasse 4“ izdana nakon tog datuma i prije 1.4.1957., ili je vozačka dozvola „Klasse 2“ izdana nakon 31.3.1957., imatelj ima pravo upravljati samo vozilima kategorije B 79 (≤ 250 cm³).

U slučaju zamjene dokumenta za novu dozvolu, imatelj dobiva punu kategoriju B.

6. BE vrijedi također za kategoriju vozila BE, ako najveća dopuštena masa prikolice nije veća od 3 500 kg (novi kod 79.06).
7. A1 vrijedi također za motocikle kategorije A1 s omjerom snaga/težina iznad 0,1 kW/kg (novi kod 79.05).

Obrazac vozačke dozvole Njemačke 3 (D3)

izdan u Demokratskoj Republici Njemačkoj od 1969. do 31.5.1982.

Opis: knjižica dozvole od 12 stranica, sive korice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca D3	Odgovarajuće kategorije	Napomene
1	AM, A1, A2, A	
2	AM, B	4,5,6
3	AM	6
4	AM, B, BE, C1, C1E	2,3,4,6,7
5	AM, A1, A, B, BE, C, C1, C1E, CE	1,3,4,6,7,8
§ 6 StVZO, § 85 StVZO	—	6

Dodatne informacije:

Mogu biti sadržana dodatna prava specifične i ograničene prirode, koja nisu navedena u tablicama. U takvom slučaju, iako za to postoji mala vjerojatnost, potrebno je kontaktirati njemačka tijela koja izdaju dozvolu u slučaju neizvjesnosti o opsegu određenog prava.

1. Ako je imatelj vozačke dozvole „Klasse 5” navršio 50 godina prije 31.12.1999., njegova je vozačka dozvola prestala vrijediti 31.12.2000. Ako je imatelj te dozvole zamijenio svoju dozvolu novim obrascem do 31.12.2000., uzima se u obzir trajanje i učestalost liječničkih pregleda koji se odnose na novi obrazac. Ako imatelj dozvole navršio 50 godina nakon 31.12.1999., on ima pravo zamijeniti vozačku dozvolu novim obrascem najkasnije na svoj 50. rođendan i nakon toga nova vozačka dozvola vrijedi za razdoblje od pet godina. Kada takav imatelj dozvole prijavi prebivalište u drugoj državi članici, ne uzimajući u obzir gore navedena pravila, njegova vozačka dozvola „Klasse 2” ne priznaje se (osim ako je promijenio prebivalište prije nego što su se na njega počela primjenjivati gornja pravila).
2. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 4” ima također pravo upravljati i sljedećim vozilima kategorije: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= ukupno najviše tri osovine).

Ovo pravo mora biti navedeno na novoj vozačkoj dozvoli, koja mu je izdana u zamjenu, samo na izričit zahtjev imatelja.

3. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 4” ima pravo upravljati autobusima bez putnika najveće dopuštene mase manje od 7,5 t, također u međunarodnom prometu. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 5” ima pravo upravljati autobusima bez putnika u međunarodnom prometu. Nakon zamjene obrasca vozačke dozvole u Njemačkoj, pravo upravljanja autobusima bez putnika ograničeno je na njemačko državno područje u skladu s nacionalnim oznakama.
4. Imatelj vozačke dozvole „Klase 2”, „4” ili „5”, izvorno izdane prije 1.12.1954., ima neograničeno pravo upravljati vozilima kategorije A tek nakon zamjene vozačke dozvole. Bez zamjene dozvole, obrazac imatelju daje pravo upravljanja samo vozilima kategorije A79 (≤ 250 cm³).
5. Ako dokument nije zamijenjen, primjenjuje se sljedeće:

Ako je vozačka dozvola „Klasse 1” izdana prije 1.12.1954., imatelj ima pravo upravljati samo vozilima kategorije B 79 (≤ 700 cm³). Ako je vozačka dozvola „Klasse 1” izdana nakon tog datuma i prije 1.4.1957., ili je vozačka dozvola „Klase 2” izdana nakon 1.4.1957., imatelj ima pravo upravljati samo vozilima kategorije B 79 (≤ 250 cm³).

U slučaju zamjene dokumenta za novu dozvolu, imatelj dobiva punu kategoriju B.

6. Ako imatelj vozačke dozvole „Klase 2”, „3”, „4” ili „5” ili prema § 6 StVZO ili § 85 StVZO, dobio dozvolu prije 1.4.1980., također ima pravo upravljati vozilima kategorije A1. U tom slučaju, vozačka dozvola „Klasse 3” nije samo nacionalna kategorija.
7. BE vrijedi također za vozila kategorije BE, ako je najveća dopuštena masa prikolice iznad 3 500 kg (novi kod 79.06).
8. A1 i A su ograničene na tricikle (novi kod 79.03).

Obrazac vozačke dozvole Njemačke 4 (D4)

izdan u Demokratskoj Republici Njemačkoj od 1.6.1982. do 2.10.1990.

Opis: svijetlo ružičasti papir, četiri stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca D4	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	AM, A1, A2, A	4,
B	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	2, 3, 5, 6,
C	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C	1, 3, 5, 6,

Kategorije obrasca D4	Odgovarajuće kategorije	Napomene
D	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, D	1,5,6,
BE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	2,5,6,
CE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE)	1,5,6,
DE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, D, DE	1,5,6,

Dodatne informacije:

Mogu biti sadržana dodatna prava specifične i ograničene prirode, koja nisu navedena u tablicama. U takvom slučaju, iako za to postoji mala vjerojatnost, potrebno je kontaktirati njemačka tijela koja izdaju dozvolu.

1. Ako je imatelj vozačke dozvole „Klasse C” „CE”, „D” i „DE” navršio 50 godina prije 31.12.1999., njegova je vozačka dozvola prestala vrijediti 31.12.2000. Ako je imatelj te dozvole zamijenio svoju dozvolu novim obrascem do 31.12.2000., uzima se u obzir trajanje i učestalost liječničkih pregleda koji se odnose na novi obrazac. Ako imatelj dozvole navrši 50 godina nakon 31.12.1999., on ima pravo zamijeniti vozačku dozvolu novim obrascem najkasnije na svoj 50. rođendan i nakon toga nova vozačka dozvola vrijedi za razdoblje od pet godina.

Kada takav imatelj dozvole prijavi prebivalište u drugoj državi članici, ne uzimajući u obzir gore navedena pravila, njegova vozačka dozvola „Klasse 2” ne priznaje se (osim ako je promijenio prebivalište prije nego što su se na njega počela primjenjivati gornja pravila).

2. Imatelj vozačke dozvole „Klasse B” i „BE” ima također pravo upravljati i sljedećim vozilima kategorije: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= ukupno najviše tri osovine).

Ovo pravo mora biti navedeno na novoj vozačkoj dozvoli, koja mu je izdana u zamjenu, samo na izričit zahtjev imatelja.

3. Imatelj vozačke dozvole „Klasse B” i „BE” ima pravo upravljati autobusima bez putnika najveće dopuštene mase manje od 7,5 t, i u međunarodnom prometu.

Imatelj vozačke dozvole „Klasse C” također ima pravo upravljati autobusima bez putnika u međunarodnom prometu. Nakon zamjene obrasca vozačke dozvole u Njemačkoj, pravo upravljanja autobusima bez putnika ograničeno je na njemačko državno područje u skladu s nacionalnim oznakama.

4. A1 vrijedi također za motocikle kategorije A1 s omjerom snaga/težina iznad 0,1 kW/kg (novi kod 79.05).
5. A1 i A su ograničene na tricikle (novi kod 79.03).
6. BE vrijedi također za vozila kategorije BE, ako je najveća dopuštena masa prikolice iznad 3 500 kg (novi kod 79.06).

Obrazac vozačke dozvole Njemačke 5 (D5)

izdan u Njemačkoj od 1.4.1986. do 31.12.1998.

Opis: svijetlo ružičasti papir, šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca D5	Odgovarajuće kategorije	Napomene
1	AM, A1, A2, A	2,7
1a	AM, A1, A2, A	7,
1b	AM, A1	7
2	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1,3,5,8,9
3	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	3,4,5,8,9
(4)	AM	6
(5)	AM	

Dodatne informacije:

Mogu biti sadržana dodatna prava specifične i ograničene prirode, koja nisu navedena u tablicama. U takvom slučaju, iako za to postoji mala vjerojatnost, potrebno je kontaktirati njemačka tijela koja izdaju dozvolu, u slučaju neizvjesnosti o opsegu određenog prava.

1. Ako je imatelj vozačke dozvole „Klasse 2” navršio 50 godina prije 31.12.1999., njegova je vozačka dozvola prestala vrijediti 31.12.2000. Ako je imatelj te dozvole zamijenio svoju dozvolu novim obrascem do 31.12.2000., uzima se u obzir trajanje i učestalost liječničkih pregleda koji se odnose na novi obrazac. Ako imatelj dozvole navrši 50 godina nakon 31.12.1999., on ima pravo zamijeniti vozačku dozvolu novim obrascem najkasnije na svoj 50. rođendan i nakon toga nova vozačka dozvola vrijedi za razdoblje od pet godina.

Kada takav imatelj dozvole prijavi prebivalište u drugoj državi članici, ne uzimajući u obzir gore navedena pravila, njegova vozačka dozvola „Klasse 2” ne priznaje se (osim ako je promijenio prebivalište prije nego što su se na njega počela primjenjivati gornja pravila).

2. Kada je vozačka dozvola „Klasse 1” prema obrascu D1 dobivena prije 1.4.1954. (prije 1.10.1960. u Saarskoj), imatelj dozvole ima pravo upravljati samo vozilima kategorije B 79 ($\leq 700 \text{ cm}^3$) bez potrebe za zamjenom dozvole. U slučaju zamjene dozvole, imatelj dobiva dozvolu za punu kategoriju B.

Ovo se primjenjuje samo na obrazac vozačke dozvole D5 ako je obrazac D1 izdan na istog imatelja prije odgovarajućeg datuma i nakon toga zamijenjen obrascem D5.

3. Kada je vozačka dozvola „Klasse 2” i „Klasse 3” obrasca D1 dobivena prije 1.12.1954. (prije 1.10.1960. u Saarskoj), imatelj ima također pravo upravljati vozilima kategorija A1 i B 79 ($\leq 250 \text{ cm}^3$). U oba slučaja imatelj nakon promjene dozvole dobiva neograničeno pravo upravljanja vozilima kategorije A. Ako je vozačka dozvola „Klasse 2” ili „Klasse 3” dobivena nakon navedenih datuma, ali prije 1.4.1980., ona imatelju također daje pravo upravljanja vozilima kategorije A1.

Ovo se primjenjuje samo na obrazac vozačke dozvole D5 ako je obrazac D1 izdan na istog imatelja prije odgovarajućeg datuma i nakon toga zamijenjena obrascem D5.

4. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 3” ima također pravo upravljati sljedećim vozilima kategorija: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= ukupno najviše tri osovine). To pravo mora biti navedeno na novoj vozačkoj dozvoli, koja mu je izdana u zamjenu, samo na izričit zahtjev imatelja.

5. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 3” ima pravo upravljati autobusima bez putnika najveće dopuštene mase manje od 7,5 t, i u međunarodnom prometu. Imatelj vozačke dozvole „Klasse 2” ima pravo upravljati autobusima bez putnika u međunarodnom prometu. Nakon zamjene obrasca vozačke dozvole u Njemačkoj, pravo upravljanja autobusima bez putnika ograničeno je na njemačko državno područje u skladu s nacionalnim oznakama.

6. Ako je vozačka dozvola „Klasse 4” prema obrascu D1 izdana prije 1.12.1954. (prije 1.10.1960. u Saarskoj), to nije samo nacionalna kategorija nego imatelju dozvole daje pravo upravljanja sljedećim vozilima kategorija: A1, A 79 ($\leq 250 \text{ cm}^3$) i B 79 ($\leq 700 \text{ cm}^3$). U oba slučaja, imatelj dozvole prilikom zamjene dozvole dobiva neograničeno pravo upravljanja vozilima kategorija A i B. Ako je vozačka dozvola „Klasse 4” izdana nakon navedenih datuma, ali prije 1.4.1980., daje imatelju dozvole pravo upravljanja vozilima kategorije A1.

Ovo se primjenjuje samo na obrazac vozačke dozvole D5 ako je obrazac D1 izdan na istog imatelja prije odgovarajućeg datuma i nakon toga zamijenjena obrascem D5.

7. A1 vrijedi također za motocikle kategorije A1 s omjerom snaga/težina iznad 0,1 kW/kg (novi kod 79.05).
8. A1 i A su ograničene na tricikle (novi kod 79.03) i na tricikle s prikolicom, s najvećom dopuštenom masom koja nije veća od 750 kg (novi kod 79.04).
9. BE vrijedi također za vozila kategorije BE, ako je najveća dopuštena masa prikolice iznad 3 500 kg (novi kod 79.06).

Obrazac vozačke dozvole Njemačke 6 (D6)*izdan u Njemačkoj od 1.1.1999. do 18.1.2013.*

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom 1. a Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca D6	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1	1
A (beschränkt)	AM, A1, A2	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A, B	2
BE	AM, A1, A, B, BE,	2,3
C1	AM, A1, A, B, C1	2,3
C1E	AM, A1, A, B, , BE, C1, C1E	2,3
C	AM, A1, A, B, C1, C	2,3
CE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	2,3
D1	AM, A1, A, B, D1	2,3
D1E	AM, A1, A, B, BE, D1, D1E	2,3
D	AM, A1, A, B, D1, D	2,3
DE	AM, A1, A, B, BE, D1, D1E, D, DE	2,3
M	AM	
S	AM	

Dodatne informacije:

1. A1 vrijedi također za motocikle kategorije A1 s omjerom snaga/težina iznad 0,1 kW/kg (novi kod 79.05).
2. A1 i A su ograničene na tricikle (novi kod 79.03) i na tricikle s prikolicom, s najvećom dopuštenom masom koja nije veća od 750 kg (novi kod 79.04).
3. BE vrijedi također za vozila kategorije BE, ako je najveća dopuštena masa prikolice iznad 3500 kg (novi kod 79.06).

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U ESTONIJI**Obrazac vozačke dozvole Estonije 1 (EST1)***izdan u Estoniji od 1.11.1999. do 30.9.2004.*

Opis: vozačka dozvola je ružičaste boje i izrađena je od posebnog sintetičkog papira pod nazivom (TESLIN, ISO 9002; 1994.) koji je potpuno prekriven sigurnosnom plastikom. Papir ima mrežasti sigurnosni uzorak; plastični omot ima ugraivani uzorak „EST” na stražnjoj strani sa šest valovitih linija. Podaci su ispisani, fotografija je skanirana.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca EST1	Odgovarajuće kategorije	Napomene
—	AM	
A1	A1	
A	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	

Kategorije obrasca EST1	Odgovarajuće kategorije	Napomene
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

1. Najveća dopuštena snaga za vozila kategorije A ne smije biti veća od 25kW ili 0,16 kW/kg.

Dodatne informacije:

Ograničenja, na obrascu za kodove:

1 – potrebne naočale ili kontaktne leće;

2 – potrebno slušno pomagalo;

3 – primjenjuje se na ručno upravljana vozila;

4 – najveća dopuštena snaga za vozila kategorije A ne smije biti veća 25 kW ili 0,16 kW/kg

5 – automatski mjenjač.

Riječ „ESMANE” dolje u sredini na prvoj stranici označuje da je imatelj dozvole novi vozač. Valjanost takve dozvole ograničena je na dvije godine.

Obrazac vozačke dozvole Estonije 2 (EST2)

izdan u Estoniji od 1.10.2004. do 7.9.2008.

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom 1.a Direktivi 91/439/EEZ.

Vozačka dozvola je od plastičnog materijala i ima jedinstven ružičasti uzorak u pozadini koji je tipičan samo za estonsku vozačku dozvolu. Osobni podaci se unose na vozačku dozvolu laserskim graviranjem (uključujući digitalnu fotografiju i potpis imatelja).

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca EST2	Odgovarajuće kategorije	Napomene
—	AM	
A1	A1	1
A	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

1. Najveća dopuštena snaga za vozila kategorije A ne smije biti veća od 25kW ili 0,16 kW/kg.

Dodatne informacije:

Ograničenja, na obrascu za kodove:

101 – privremena vozačka dozvola. Novi vozači moraju obavezno staviti zeleni javorov list na prozor automobila (prednji i stražnji) dok imaju privremene vozačke dozvole (2 godine). Najveća brzina ograničena je na 90km/h.

102 – ovim se kategorijama vozila može upravljati samo obveznicima odsluženog vojnog roka u Oružanim snagama.

103 – kategorija D – vozač ima pravo upravljati samo trolejbusom.

104 – motocikl čija snaga nije veća od 25 kW ili efektivna snaga motora nije veća od 0,16 kW/kg.

106 – kategorija D – ograničena na rute do 50 km.

Obrazac vozačke dozvole Estonije 3 (EST3)

izdan u Estoniji od 8.9.2008.

Opis: isti kao obrazac vozačke dozvole broj 2. Samo su na prednju stranicu pored riječi „JUHILUBA” dodane riječi „Driving Licence” i „Permis de conduire”.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca EST3	Odgovarajuće kategorije	Napomene
AM	AM	
A1	A1	
A	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U GRČKOJ**Obrazac vozačke dozvole Grčke 1 (GR1a)**

izdan u Grčkoj do 11.1.1987.

Opis: plava i žuta s crnim slovima.

Dozvola ima dvanaest stranica i odnosi se na kategorije B, Γ, Δ, E.

Obrazac vozačke dozvole Grčke 1 (GR1b)

izdan u Grčkoj do 11.1.1987.

Opis: plava i žuta s crnim slovima.

Dozvola ima osam stranica i odnosi se na kategoriju A.

Do 30.1.1985. vozačke dozvole bilo koje kategorije (B, Γ, Δ, E) uključivale su pravo upravljanja vozilima kategorije AM. Od navedenog datuma do danas, vozačku dozvolu kategorije AM izdaju samo grčke prometne policijske postaje na posebnoj vozačkoj dozvoli.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca GR1a i GR1b	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A (za mopede)	AM	
A	A1, A2, A	
B	B1, B	
BE	BE	1
Γ	C1, C	
Γ E	C1E, CE	1
Δ	D1, D	
Δ E	D1E, DE	1

Dodatne informacije:

Iako je u točki „4b” navedeno da ti određeni obrasci imaju određeni rok valjanosti, to je razdoblje produženo na starosnu dob od 65 godina, u skladu s Odlukom 255/1984.

1. Kategorija E je bila zasebna kategorija, ali se smatrala valjanom samo u kombinaciji s nekom drugom kategorijom.

Obrazac vozačke dozvole Grčke 2 (GR2)

izdan u Grčkoj od 12.1.1987. do 31.3.1977.

Opis: ružičasta s crnim slovima. Ta dozvola ima šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca GR2	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	AM, A1, A2, A	
B	B1, B	
BE	BE	1
Γ/C	C1, C	
Γ/C E	C1E, CE	1
Δ/D	D1, D	
Δ/D E	D1E, DE	1

Dodatne informacije:

1. Kategorija E je bila zasebna kategorija, ali se smatrala valjanom samo u kombinaciji s nekom drugom kategorijom (B ili Γ ili Δ).

Obrazac vozačke dozvole Grčke 3 (GR3)

izdan u Grčkoj od 1.4.1997. do 30.4.2001.

Opis: ružičasta s crnim slovima.

Ta dozvola ima šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca GR3	Odgovarajuće kategorije
A/A1, A/A	AM
A/A1	A1
A/A	A2, A

Kategorije obrasca GR3	Odgovarajuće kategorije
B/B1	B1
B/B	B
BE	BE
Γ/C	C1 C
ΓE/CE	C1E, CE
Δ/D	D1, D
ΔE/DE	D1E, DE

Obrazac vozačke dozvole Grčke 4 (GR4)

izdan u Grčkoj od 1.05.2001. do 18.1.2009.

Opis: ružičasta s crnim slovima.

Ta dozvola ima šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca GR4	Odgovarajuće kategorije
A/A (≤ 25 KW AND $\leq 0,16$ KW/Kg), A/A	AM; A1
A/A	A2, A
B	B1, B
BE	BE
Γ/C	C1, C
ΓE/CE	C1E, CE
Δ/D	D1, D
ΔE/DE	D1E, DE

Obrazac vozačke dozvole Grčke 5 (GR5)

izdan u Grčkoj od 19.1.2009.

Opis: ružičasta s crnim slovima.

Dimenzije: širina 85,6 mm, visina: 54 mm (debljina 0,75 mm).

Nove vozačke dozvole tiskaju se u obliku plastične kartice, u skladu s međunarodnim normama (ISO) i svim tehničkim zahtjevima iz Priloga 1. Direktivi 2006/126/EZ. Na prednjoj se strani nalazi sigurnosni hologram (lijevi kut). Sva su slova otisnuta mikrotiskom za sigurnosnoj pozadini optički varijabilnom tintom (O.V.I). Planirane su i promjenjive slike i opipno sigurnosne značajke. Na stražnjoj strani se nalazi 3D sigurnosni hologram i sigurnosna pozadina koja se sastoji od isključivih slika i linija koje se križaju. Tisak na obje strane vidljiv je pod UV svjetlom, ali to ne utječe ne kvalitetu dozvole.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca GR5	Odgovarajuće kategorije
A/A (≤ 25 kW AND $\leq 0,16$ kW/Kg), A/A	AM A1
A/A	A2, A
B	B1,B
BE	BE
Γ/C	C1, C
ΓE/CE	C1E, CE
Δ/D	D1, D
ΔE/DE	D1E, DE

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U ŠPANJOLSKOJ**Obrazac vozačke dozvole Španjolske 1 (E1)***izdan u Španjolskoj od 27.6.1997. do 1.11.2004.*

Opis: ružičasta papirnata vozačka dozvola, šest stranica, u skladu s Prilogom I. Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca E1	Odgovarajuće kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Obrazac vozačke dozvole Španjolske 2 (E2)*izdan u Španjolskoj od 2.11.2004. do 7.12.2009.*

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom 1a Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca E2	Odgovarajuće kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(btp)	—

Obrazac vozačke dozvole Španjolske 3 (E3)

izdan u Španjolskoj od 8.12.2009.

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom I.3. Direktivi 2006/126/EZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca E3	Odgovarajuće kategorije
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(btp)	—

Dodatne informacije:

Kategorije AM i A2 izdaju se od 8.12.2009. **OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U FRANCUSKOJ****Obrazac vozačke dozvole Francuske 1 (F1)**

izdan u Francuskoj do 31.12.1954.

Opis: ružičasta kartica s dvije stranice, fotografija s prednje strane.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca F1	Odgovarajuće kategorije	Napomene
—	AM, A1, B1, B	1,2
1° Voitures affectés à des transports en commun	AM, A1, B1, B, D1, D	2
2° véhicules pesant en charge plus de 3 000 kg	AM, A1, B1, B, C1, C, C1E, CE	2
3° Motocycles à deux roues	AM, A1, A2, A, B1	

Dodatne informacije:

- Ako na stražnjoj strani vozačke dozvole nije navedeno ništa, dozvola nije valjana za upravljanje vozilima kategorija 1°, 2°, 3°. Prema tome, istovrijedno pravo za kategoriju B, koje nije sadržano u jednoj od tri navedene kategorije, nije navedeno u dokumentu. To pokazuje linija označena u tablici: „-”.
- Kategorija jednakovrijedna kategoriji A1 (mopedi i vozila kategorije L4e) valjana je samo u slučaju opravdane prakse upravljanja tom vrstom vozila u trajanju od 5 godina, prije 1. siječnja 2011. (informacije dobivene od osiguravajuće kuće), ili, po dostavi potvrde o osposobljavanju u trajanju od 3 ili 7 sati.

Obrazac vozačke dozvole Francuske 2 (F2)

izdan u Francuskoj od 1.1.1955. do 19.1.1975.

Opis: ružičasta papirnata vozačka dozvola (puno veća od obrasca u Prilogu I. Direktivi 91/439/EEZ), šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca F2	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1,2
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1,2
FA1	AM, A1, B1 + code (10, 15, ...)	
FA	AM, A1, A2, A, B1 + code (10, 15, ...)	
FB	B1, B + code (10, 15, ...)	

Dodatne informacije:

- Kategorija jednakovrijedna kategoriji A1 (laki mopedi i vozila kategorije L5e) valjana je samo u slučaju opravdane prakse upravljanja tom vrstom vozila u trajanju od 5 godina, prije 1. siječnja 2011. (informacije dobivene od osiguravajuće kuće), ili, po dostavi potvrde o osposobljavanju u trajanju od 3 ili 7 sati.
- Ako je testno vozilo, koje se koristilo za polaganje praktičnog testa imatelja vozačke dozvole za kategorije D ili DE, mase $\leq 3\,500$ kg, imatelj ima pravo upravljati samo vozilima sljedećih kategorija: AM, A1 (vidjeti napomenu 1), B1, B, BE, D1, 79 ($\leq 3\,500$ kg) i D 79 ($\leq 3\,500$ kg).

Obrazac vozačke dozvole Francuske 3 (F3)

izdan u Francuskoj od 20.1.1975. do 29.2.1980.

Opis: ružičasta papirnata dozvola (puno veća od obrasca u Prilogu I. Direktivi 91/439/EEZ), šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca F3	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t)	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
FA1	AM, A1, B1, + code (10, 15, ...)	
FA	AM, A1, A2, A, B1 + code (10, 15, ...)	
FB	B1, B + code (10, 15, ...)	

Dodatne informacije:

- Kategorija jednakovrijedna kategoriji A1 (laki mopedi i vozila kategorije L5e) valjana je samo u slučaju opravdane prakse upravljanja tom vrstom vozila u trajanju od 5 godina, prije 1. siječnja 2011. (informacije dobivene od osiguravajuće kuće), ili, po dostavi potvrde o osposobljavanju u trajanju od 3 ili 7 sati.

2. Ako je testno vozilo, koje se koristilo za polaganje praktičnog testa imatelja vozačke dozvole za kategorije D ili DE, mase $\leq 3\,500$ kg (u razdoblju između 20.1.1975. i 31.5.1979.) ili $\leq 7\,000$ kg (u razdoblju između 1.06.1979. i 1.03.1980.), imatelj ima pravo upravljati samo vozilima sljedećih kategorija: AM, A1 (vidjeti napomenu 1), B1, B, BE, D1, 79 ($\leq 3\,500$ kg) i D 79 ($\leq 3\,500$ kg).

Obrazac vozačke dozvole Francuske 4 (F4)

izdan u Francuskoj od 1.3.1980. do 31.12.1984.

Opis: ružičasta papirnata dozvola (puno veća od obrasca u Prilogu I. Direktivi 91/439/EEZ), šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca F4	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1, B1	
A2	AM, A1, A2, A, B1	
A3	AM, A1, A2, A, B1	
A4	AM, A1, B1	3
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t)	1
C1	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1,2
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1,2
FA1	AM, A1, B1 + code (10, 15, ...)	
FA2	AM, A, A2, A, B1 + code (10, 15, ...)	
FA3	AM, A1, A2, A, B1 + code (10, 15, ...)	
FA4	AM, B1 + code (10, 15, ...)	
FB	AM, B1, B + code (10, 15, ...)	

Dodatne informacije:

- Kategorija istovrijedna kategoriji A1 (laki mopedi i vozila kategorije L5e) valjana je samo u slučaju opravdane prakse upravljanja tom vrstom vozila u trajanju od 5 godina, prije 1. siječnja 2011. (informacije dobivene od osiguravajuće kuće) ili po dostavi potvrde o osposobljavanju u trajanju od 3 ili 7 sati.
- Ako je testno vozilo, koje se koristilo za polaganje praktičnog testa imatelja vozačke dozvole za kategorije D ili DE, mase $\leq 7\,000$ kg, imatelj ima pravo upravljati samo vozilima sljedećih kategorija: AM, A1 (vidjeti napomenu 1), B1, B, BE, D1, 79 ($\leq 3\,500$ kg) i D 79 ($\leq 3\,500$ kg).
- Za A1: kod 79 L5e ≤ 15 Kw.

Obrazac vozačke dozvole Francuske 5 (F5)

izdan u Francuskoj od 1.1.1985. do 30.6.1990.

Opis: ružičasta papirnata dozvola, šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca F5	Odgovarajuće kategorije	Napomene
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
C limité	AM, A1, B1, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t)	1

Kategorije obrasca F5	Odgovarajuće kategorije	Napomene
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1,2
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1,2

Dodatne informacije:

- Kategorija istovrijedna kategoriji A1 (laki mopedi i vozila kategorije L5e) valjana je samo u slučaju opravdane prakse upravljanja tom vrstom vozila u trajanju od 5 godina, prije 1. siječnja 2011. (informacije dobivene od osiguravajuće kuće), ili, po dostavi potvrde o osposobljavanju u trajanju od 3 ili 7 sati.
- Ako je testno vozilo, koje se koristilo za polaganje praktičnog testa imatelja vozačke dozvole za kategorije D ili DE, mase $\leq 3\,500$ kg, imatelj ima pravo upravljati samo vozilima sljedećih kategorija: AM, A1 (vidjeti napomenu 1), B1, B, BE, D1, 79 ($\leq 3\,500$ kg) i D 79 ($\leq 3\,500$ kg).
- Za A1: kod 79 L5e ≤ 15 Kw.

Obrazac vozačke dozvole Francuske 6 (F6)

izdan u Francuskoj od 1.7.1990. do 15.11.1994.

Opis: ružičasta papirnata dozvola, šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca F6	Odgovarajuće kategorije	Napomene
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

- Kategorija istovrijedna kategoriji A1 (laki mopedi i vozila kategorije L5e) valjana je samo u slučaju opravdane prakse upravljanja tom vrstom vozila u trajanju od 5 godina, prije 1. siječnja 2011. (informacije dobivene od osiguravajuće kuće) ili po dostavi potvrde o osposobljavanju u trajanju od 3 ili 7 sati.
- Za A1: kod 79 L5e ≤ 15 Kw.

Obrazac vozačke dozvole Francuske 7 (F7)

izdan u Francuskoj od 16.11.1994. do 28.2.1999.

Opis: ružičasta papirnata dozvola, šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca F7	Odgovarajuće kategorije	Napomene
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1

Kategorije obrasca F7	Odgovarajuće kategorije	Napomene
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

- Kategorija jednakovrijedna kategoriji A1 (laki mopedi i vozila kategorije L5e) valjana je samo u slučaju opravdane prakse upravljanja tom vrstom vozila u trajanju od 5 godina, prije 1. siječnja 2011. (informacije dobivene od osiguravajuće kuće), ili, po dostavi potvrde o osposobljavanju u trajanju od 3 ili 7 sati.
- Za A1: kod 79 L5e ≤ 15Kw.

Obrazac vozačke dozvole Francuske 8 (F8)

izdan u Francuskoj od 1.3.1999. do 18.1.2013.

Opis: ružičasta papirnata dozvola u skladu s Prilogom I. Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca F8	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B1	AM, A1, B1	2
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, DE	1,3
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

- Kategorija istovrijedna kategoriji A1 (laki mopedi i vozila kategorije L5e) valjana je samo u slučaju opravdane prakse upravljanja tom vrstom vozila u trajanju od 5 godina, prije 1. siječnja 2011. (informacije dobivene od osiguravajuće kuće) ili po dostavi potvrde o osposobljavanju u trajanju od 3 ili 7 sati.
- Za A1: kod 79 L5e ≤ 15Kw.
- Kategorijom CE dopušteno je upravljanje vozilima kategorije DE, u slučaju da imatelj ima dozvolu za kategoriju D.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U IRSKOJ

Obrazac vozačke dozvole Irske 1 (IRL1)

izdan u Irskoj od 25.6.1992. do 16.11.1999.

Opis: ružičasti papirnati plastificirani obrazac.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca IRL1	Odgovarajuće kategorije
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A

Kategorije obrasca IRL1	Odgovarajuće kategorije
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Dodatne informacije:

Ovaj je obrazac vozačke dozvole izdan u dvojezičnom obliku, s tekstom na irskom (galskom) jeziku prije engleskog.

Obrazac vozačke dozvole Irske 2 (IRL2)

izdan u Irskoj od 17.11.1999. do 4.7.2005.

Opis: ružičasti papirnati plastificirani obrazac.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca IRL2	Odgovarajuće kategorije
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
W	—

Dodatne informacije:

Ovaj je obrazac vozačke dozvole izdan u dvojezičnom obliku, s tekstom na irskom (galskom) jeziku prije engleskog.

Obrazac vozačke dozvole Irske 3 (IRL3)

izdan u Irskoj od 4.7.2007.

Opis: ružičasti papirnati plastificirani obrazac.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca IRL3	Odgovarajuće kategorije
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A

Kategorije obrasca IRL3	Odgovarajuće kategorije
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U ITALIJI

Obrazac vozačke dozvole Italije 1 (I1)

izdan u Italiji od 1959. do 1989.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca I1	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A2, A, B1, B	1,2
BE	AM, A1, A2, A, B1, B1E, B, BE	1,2
C	AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C	1,2
CE	AM, A1, A2, A, B1, B1E, B, BE, C1, C1E, C, CE	1,2
D	AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D	1,2,
DE	AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1,2,
F	—	

Dodatne informacije:

- Kategorija A1 vrijedi samo na nacionalnom državnom području.
- Pravo upravljanja motociklima (kategorija A1, A2, A) s vozačkom dozvolom kategorije B izdana je do 1.1.1986.

Obrazac vozačke dozvole Italije 2 (I2)

izdan u Italiji od 1990. do 1995.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca I2	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1 B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B1E, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B1E, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1 C D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, C1, C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

- Kategorija A1 vrijedi samo na nacionalnom državnom području.

Obrazac vozačke dozvole Italije 3 (I3)*izdan u Italiji od 1995. do 1996.*

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca I3	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B1E, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B1E, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, C1 C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

- Kategorija A1 vrijedi samo na nacionalnom državnom području.

Obrazac vozačke dozvole Italije 4 (I4)*izdan u Italiji od 1996. do 1997.*

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca I4	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1,	
A	AM, A1, A2, A	
B1	AM, B1,	
B	AM, A1, B1, B	2
BE	AM, A1, B1, B1E, B, BE	2
C1	AM, A1, B1, B, C1	2
C1E	AM, A1, B1, B1E, B, BE, C1, C1E	1,2
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1,2
CE	AM, A1, B1, B1E, B, BE, C1, C1E, C, CE	1,2
D1	AM, A1, B1, B, D1	2
D1E	AM, A1, B1, B1E, B, BE, D1, D1E	2
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1,2
DE	AM, A1, B1, B, C1, C1E C, CE, D1, D1E	1,2

Dodatne informacije:

- Imatelji vozačke dozvole, koji su mlađi od 21 godine, moraju imati potvrdu o stručnoj osposobljenosti da bi dobili pravo upravljanja vozilima kategorija C i CE.
- Kategorija A1 vrijedi samo na nacionalnom državnom području.

Obrazac vozačke dozvole Italije 5 (I5)*izdan u Italiji od 1997. do 1999.*

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca I5	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1,	
A	AM, A1, A2, A	
B1	AM, B1,	
B	AM, A1 2, B1, B	2
BE	AM, A1, B1, B1E, B, BE	2

Kategorije obrasca 15	Odgovarajuće kategorije	Napomene
C1	AM, A1, B1, B, C1	2
C1E	AM, A1, B1, B1E, B, BE, C1, C1E	2
C	AM, A1, B1, B, C1, C	2
CE	AM, A1, B1, B1E, B, BE, C1, C1E, C, CE	2
D1	AM, A1, B1, B, D1	2
D1E	AM, A1, B1, B1E, B, BE, D1, D1E	2
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1,2
DE	AM, A1, B1, B, C1, C1E, C, CE D1, D1E	1,2

Dodatne informacije:

1. Imatelji vozačke dozvole, koji su mlađi od 21 godine, moraju imati potvrdu o stručnoj osposobljenosti da bi dobili pravo upravljanja vozilima kategorija C i CE.
2. Kategorija A1 vrijedi samo na nacionalnom državnom području.

Obrazac vozačke dozvole Italije 6 (I6)

izdan u Italiji od 1999. do 2004.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca 16	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1,	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B1E, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B1E, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1,2
DE	AM, A1, B1, B, C1, C1E C, CE, D1, D1E, D, DE	1,2

Dodatne informacije:

1. Kategorija A1 vrijedi samo na nacionalnom državnom području.
2. Kategorije C1, C1E, C i CE vrijede samo ako je vozačka dozvola kategorije D izdana prije 1.10.2004.

Obrazac vozačke dozvole Italije 7 (I7)

izdan u Italiji od 2005.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca 17	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	AM, A1,	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B1E, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B1E, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

1. Kategorija A1 vrijedi samo na nacionalnom državnom području.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI NA CIPRU**Obrazac vozačke dozvole Cipra 1 (CY1)***izdan na Cipru od 1.5.2004.*

Opis: ružičasti papirnati obrazac, ima šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca CY1	Odgovarajuće kategorije
I	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
Γ1/C1	C1
Γ1E/C1E	C1E
Γ/C	C
ΓE/CE	CE
Δ1/D1	D1
Δ1E/D1E	D1E
Δ/D	D
ΔE/DE	DE
(ΣΤ (F), H (H), Z (G), Θ (I), I (J), IA (K), IB (L))	—

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U LATVIJI**Obrazac vozačke dozvole Latvije 1 (LV1)***izdan u Latviji od 28.9.1993. do 30.4.2004.*

Opis: ružičasta plastična kartica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca LV1	Odgovarajuće kategorije
—	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Dodatne informacije:

Nacionalne kategorije TRAM i TROL daju pravo upravljanja tramvajima i trolejbusima.

Postoje posebne dozvole koje se izdaju za poljoprivredne i šumarske traktore.

Obrazac vozačke dozvole Latvije 2 (LV2)*izdan u Latviji od 1.5.2004.*

Opis: ružičasta plastična kartica u skladu s Prilogom 1.a Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca LV2	Odgovarajuće kategorije
M	AM
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Dodatne informacije:

1. Nacionalne kategorije TRAM i TROL daju pravo upravljanja tramvajima i trolejbusima.
2. Postoje posebne dozvole koje se izdaju za poljoprivredne i šumarske traktore.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U LITVI**Obrazac vozačke dozvole Litve 1 (LT1)***izdan u Litvi do 1.4.2000.*

Opis: žuta plastificirana dvostrana kartica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca LT1	Odgovarajuće kategorije
A	A
B	B
BE	BE
C	C
CE	CE
D	D
DE	DE

Dodatne informacije:

Na ovom obrascu nije naveden datum isteka valjanosti.

Imatelj bilo koje dozvole ima također pravo upravljanja vozilima kategorije AM.

Obrazac vozačke dozvole Litve 2 (LT2)

izdan u Litvi od 1.4.2000. do 31.12.2002.

Opis: žuta plastificirana dvostrana kartica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca LT2	Odgovarajuće kategorije
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Dodatne informacije:

Dozvole prema ovom obrascu valjane su do datuma isteka valjanosti navedenog na dokumentu.

Imatelj bilo koje dozvole ima također pravo upravljanja vozilima kategorije AM.

Obrazac vozačke dozvole Litve 3 (LT3)

izdan u Litvi od 1.1.2003. do 31.10.2005.

Opis: ružičasta plastična kartica. Podaci (fotografija, kategorije i osobni podaci) laserski su ugravirani u polikarbonatni sloj.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca LT3	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	A1	
A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg)	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(T)	—	

Dodatne informacije:

1. Imatelj dozvole za upravljanje vozilima kategorije A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg) može nakon dvije godine imati neograničeno pravo upravljanja vozilima kategorije A samo nakon zamjene dozvole.

Imatelj bilo koje dozvole ima također pravo upravljanja vozilima kategorije AM.

Obrazac vozačke dozvole Litve 4 (LT4)

izdan u Litvi od 1.11.2005.

Opis: ružičasta plastična kartica u skladu s Prilogom 1.a Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca LT4	Odgovarajuće kategorije	Napomena
AM	AM	
A1	A1	
A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg)	A 2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(T)	—	

Dodatne informacije:

1. Imatelj dozvole za upravljanje vozilima kategorije A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg) može nakon dvije godine imati neograničeno pravo upravljanja vozilima kategorije A samo nakon zamjene dozvole.

Imatelj bilo koje dozvole ima također pravo upravljanja vozilima kategorije AM.

Valjanost: 3 mjeseca, 2 godine, 10 godina.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U LUKSEMBURGU**Obrazac vozačke dozvole Luksemburga 1 (L1)**

izdan u Luksemburgu do 31.12.1985.

Opis: ružičasti papirnati obrazac, ima šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca L1	Odgovarajuće kategorije	Napomena
(A3)	AM	3
(A2)	—	3
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/B2	B	1
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C1/C2	C	
CE2	CE	2

Kategorije obrasca L1	Odgovarajuće kategorije	Napomena
—	D1	3
—	D1E	
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	

Dodatne informacije:

1. Ako je vozačka dozvola kategorija B1/B2 izdana prije 1. srpnja 1997., imatelj dozvole ima pravo upravljanja vozilima kategorije A.
2. Kategorija E2 obuhvaća pravo upravljanja vozilima s prikolicama i poluprikolicama s najvećom dopušenom masom, većom od 1 750 kg.
3. Nacionalne kategorije.

Obrazac vozačke dozvole Luksemburga 2 (L2)

izdan u Luksemburgu do 31.12.1985.

Opis: ružičasti papirnati obrazac, ima šest stranica

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca L2	Odgovarajuće kategorije	Napomena
(A3)	AM	3
(A2)	—	3
—	A1	1
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/B2	B	
—	BE	2
—	C1	
—	C1E	
C1+2	C	
CE2	CE	
—	D1	3
—	D1E	
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	

Dodatne informacije:

1. Ako je vozačka dozvola kategorija B1/B2 izdana prije 1. srpnja 1997., imatelj dozvole ima pravo upravljanja vozila kategorije A.
2. Kategorija E2 obuhvaća pravo upravljanja vozilima s prikolicama i poluprikolicama s najvećom dopušenom masom, većom od 1 750 kg.
3. Nacionalne kategorije.

Obrazac vozačke dozvole Luksemburga 3 (L3)

izdan u Luksemburgu od 1.1.1986. do 30.9.1996.

Opis: ružičasti papirnati obrazac, ima šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca L3	Odgovarajuće kategorije	Napomena
(A3)	AM	1
(A2)	—	1
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/BE1	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE2	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	1

Dodatne informacije:

1. Nacionalne kategorije.

Obrazac vozačke dozvole Luksemburga 4 (L4)

izdan u Luksemburgu od 1.10.1996.

Opis: ružičasti papirnati obrazac u skladu s Prilogom I. Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca L4	Odgovarajuće kategorije	Napomena
(A3)	AM	2
(A2)	—	2
A1	A1	
—	A2	
A	A	
—	B1	
B	B	1
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(F1/2/3)	—	2

Dodatne informacije:

1. Kategorija B valjana je također za upravljanje vozilima kategorije B1.
2. Nacionalne kategorije.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U MAĐARSKOJ**Obrazac vozačke dozvole Mađarske 1 (H1)**

izdan u Mađarskoj od 1.1.1964. do 1.1.1984.

Opis: ružičasti papirnati obrazac, presavijen, šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca H1	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A	A, A1	
B	B	
C	C, C1	
D	D, D	
E	E	1
F	—	

Dodatne informacije:

- Kategorija „E” valjana je samo zajedno s usklađenim kategorijama vozila, kojima vozač već ima pravo upravljati. Npr. Pravo na kategoriju „B” i kategoriju „E” smatraju se kombiniranom kategorijom „B + E”.

Obrazac vozačke dozvole Mađarske 2 (H2)

izdan u Mađarskoj od 1.1.1984. do 31.12.2000.

Opis: ružičasti papirnati obrazac, ima četiri stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca H2	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A	A, A1	
B	B	
C	C, C1	
D	D, D1	
E	E	1
F	—	

Dodatne informacije:

- Kategorija „E” valjana je samo zajedno s usklađenim kategorijama vozila, kojima vozač već ima pravo upravljati. Npr. Pravo na kategoriju „B” i kategoriju „E” smatraju se kombiniranom kategorijom „B + E”.

Obrazac vozačke dozvole Mađarske 3 (H3)

izdan u Mađarskoj od 1.1.2000. do 31.12.2004.

Opis: ružičasta plastična kartica. Ovaj se obrazac priznaje i kao nacionalni identifikacijski dokument u okviru mađarskih granica. To je sigurnosni dokument kategorije „A” izrađen laserskim graviranjem.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca H3	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A1	A1	
A	A, A1	
B	B	
C1	C1	
C1E	C1E	1

Kategorije obrasca H3	Odgovarajuće kategorije	Napomena
C	C, C1	
CE	CE, C1E	3
D1	D1	
D1E	D1E	2
D	D, D1	
DE	DE, D1E	4

Dodatne informacije:

Vozačka dozvola za kombinirane kategorije može se izdati samo vozačima koji imaju pravo upravljanja vučnim vozilom.

1. Kombinirana kategorija „E”, dobivena uz kategoriju „C1”, valjana je i za kategorije „B” i „D1”.
2. Kombinirana kategorija „E”, dobivena uz kategoriju „D1”, valjana je i za kategoriju „B”.
3. Kombinirana kategorija „E”, dobivena uz kategoriju „C”, valjana je za sve kategorije vozila kojima vozač ima pravo upravljati i koje su ovjerene u vozačkoj dozvoli.
4. Kombinirana kategorija „E”, dobivena uz kategoriju „D”, valjana je i za kategorije „B” i „D1”.

Obrazac vozačke dozvole Mađarske 4 (H4)

izdan u Mađarskoj od 5.8.2004.

Opis: ružičasta plastična kartica u skladu s Prilogom 1.a Direktivi 91/439/EEZ. Ovaj se obrazac priznaje i kao nacionalni identifikacijski dokument u okviru mađarskih granica. To je sigurnosni dokument kategorije „A” izrađen laserskim graviranjem.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca H4	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A1	A1	
A	A, A1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	1
C	C, C1	
CE	CE, C1E	3
D1	D1	
D1E	D1E	2
D	D, D1	
DE	DE, D1E	4

Dodatne informacije:

Vozačka dozvola za kombinirane kategorije može se izdati samo vozačima koji imaju pravo upravljanja vučnim vozilom.

1. Kombinirana kategorija „E”, dobivena uz kategoriju „C1”, valjana je i za kategorije „B” i „D1”.
2. Kombinirana kategorija „E”, dobivena uz kategoriju „D1”, valjana je i za kategoriju „B”.
3. Kombinirana kategorija „E”, dobivena uz kategoriju „C”, valjana je za sve kategorije vozila kojima vozač ima pravo upravljati i koje su ovjerene u vozačkoj dozvoli.
4. Kombinirana kategorija „E”, dobivena uz kategoriju „D”, valjana je i za kategorije „B” i „D1”.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI NA MALTI**Obrazac vozačke dozvole Malte 1 (M1)***izdan na Malti od 1.7.1991. do 31.12.2000.*

Opis: ružičasta papirnata dozvola, dimenzija 221 mm x 100 mm kada je otvorena, prvi put izdana u srpnju 1991., pre-savijena na šest stranica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca M1	Odgovarajuće kategorije
A	A, A1, B1
B	B, BE
C	C, CE, C1, C1E
D	D, DE, D1, D1E

Dodatne informacije:

Dozvola je tiskana na malteškom i engleskom. Papirnata vozačka dozvola ima serijske brojeve na obje strane i prekrivena je sitnim simbolima malteške policije. Veći simbol je djelomično ugraviran na fotografiju, i djelomično na dozvolu, a veliki malteški simbol nalazi se u središnjem velikom polju iznad serijskog broja.

Obrazac vozačke dozvole Malte 2 (M2)*izdan na Malti od 1.1.2001.*

Opis: ružičasta plastična kartica s fotografijom, veličine 85,4 mm x 54 mm – oblik identifikacijske kartice – izdane 2001., u skladu s 91/439/EEZ.

Vozačka dozvola sastoji se od dva dijela – plastična kartica s fotografijom i duplikatom dozvole. Kartica s fotografijom sadrži fotografiju nositelja kartice, adresu, potpis i kategorije. Duplikat je priložen vozačkoj dozvoli i sadrži serijski broj, osobne podatke o vozaču, broj vozačke dozvole, skeniran potpis imatelja dozvole, kategorije i valjanost, kodove, podatke o kaznenim bodovima, rok valjanosti dozvole za osobe starije od 70 godina i druge važne podatke. Donji dio služi kao potvrda dozvole. Sa stražnje strane duplikata nalazi se adresa tijela koje je izdalo dozvolu i opis kategorija na dozvoli te opis EU i nacionalnih informacijskih kodova.

U odnosu na sigurnosna obilježja, dozvola se sastoji od vrlo otporne i savitljive kartice s fotografijom, izrađene u obliku kreditne kartice osjetljive na ultraljubičasto svjetlo. S prednje strane se u sredini nalazi ružičasti malteški križ. Riječi „vozačka dozvola” prevedene na jezike država članica EU-a (bez razmaka između riječi) ponavljaju se u zakrivljenim linijama preko većine prednje strane. Na dozvoli je prikazana „prozirna” slika imatelja dozvole a mikro natpis oko plavog kvadrata sadrži slovo M i 12 žutih zvjezdica. Na stražnjoj strani dozvole je ugravirano 5 malteških simbola, s lijeve strane. Sličan dizajn nalazi se i na stražnjoj strani s nazivom tijela koje je izdalo dozvolu. Kategorije, njihova valjanost i drugi kodovi navedeni su na stražnjoj stranici kartice. Duplikat je žućkasti (prije plavi i ružičasti) dokument s vodenim žigom. Serijski broj nalazi se na gornjoj desnoj strani ispod logotipa tijela koje je izdalo dozvolu. Serijski broj nalazi se i na potvrđi.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca M2	Odgovarajuće kategorije
—	AM
A1	A1
A	A2
A+	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E

Kategorije obrasca M2	Odgovarajuće kategorije
D	D
DE	DE
F	—
G	—

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U NIZOZEMSKOJ

Obrazac vozačke dozvole Nizozemske 1 (NL1)

izdan u Nizozemskoj od 1.6.2002. do 1.10.2006.

Opis: vozačka dozvola na ružičastom papiru, veličine 106 mm × 222 mm.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca NL1	Odgovarajuće kategorije	Napomena
—	AM	
—	A1	
A light	A2	1
A	A	
—	B1	
B	B	
BE	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

- Motocikli kategorije „A laka” (obrazac 1) snage su koja nije veća od 25kW i omjera snaga/težina koji nije veći 0,16 kW/kg, to se malo razlikuje od nove kategorije A2 (koja obuhvaća motocikle snage koja nije veća od 35 kW i omjera snage/težine koji nije veći 0,2 kW/kg). Najniža starosna dob za laku kategoriju A je sada 18 godina, u skladu s Direktivom 2006/126/EZ, najniža starosna dob za dobivanje kategorije A2 je 18 godina za izravni pristup.

Najniža starosna dob za dobivanje kategorije A motocikli (obrazac 1) je sada 21 godina. Ako osoba ima dvije godine iskustva u upravljanju vozilom lake kategorije A, on ili ona automatski dobiva pravo upravljanja motociklima kategorije A. U skladu s Direktivom 2006/126/EZ, najniža starosna dob za dobivanje kategorije A je 24 godine za izravan pristup, ili 20 godina s 2 godine iskustva s kategorijom A2.

Od 1. svibnja 2004., na stražnjoj stranici vozačke dozvole obrasca 2 dodane su nove države članice EU-a.

Obrazac vozačke dozvole Nizozemske 2 (NL2)

obrazac izdan u Nizozemskoj od 1.10.2006. do 19.1.2013.

Opis: ružičasta dozvola, plastificirana, u obliku kreditne kartice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca NL2	Odgovarajuće kategorije	Napomena
AM	AM	
—	A1	
A light	A2	1

Kategorije obrasca NL2	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A	A	
—	B1	
B	B	
BE	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

1. Motocikli kategorije „A laka” (obrazac 1) snage su koja nije veća od 25kW i omjera snaga/težina koji nije veći 0,16 kW/kg, to se malo razlikuje od nove kategorije A2 (koja obuhvaća motocikle snage koja nije veća od 35 kW i omjera snage/težine koji nije veći 0,2 kW/kg). Najniža starosna dob za laku kategoriju A je sada 18 godina, u skladu s Direktivom 2006/126/EZ, najniža starosna dob za dobivanje kategorije A2 je 18 godina za izravni pristup.

Najniža starosna dob za dobivanje kategorije A motocikli (obrazac 1) je sada 21 godina. Ako osoba ima dvije godine iskustva u upravljanju vozilom lake kategorije A, on ili ona automatski dobiva pravo upravljanja motociklima kategorije A. U skladu s Direktivom 2006/126/EZ, najniža starosna dob za dobivanje kategorije A je 24 godine za izravan pristup, ili 20 godina s 2 godine iskustva s kategorijom A2.

Na vozačkoj dozvoli obrasca 2 već je rezervirano mjesto za nove kategorije iz Direktive 2006/126/EZ. One se neće uvoditi do 19.1.2013.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U AUSTRIJI

Obrazac vozačke dozvole Austrije 1 (A1)

izdan u Austriji od 25.3.1947. do 15.5.1952.

Opis: 15 × 10,5 cm, siv, gust, ali jednostavan papir.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca A1	Odgovarajuće kategorije
—	AM
a	A1
—	A2
b	A
—	B1
c 1	B
c 2	B
—	BE
—	C1
—	C1E
d	C, CE
—	D1
—	D1E
d	D, DE
(e)	—
(f)	—

Dodatne informacije:

Na obrascima, izdanim od 1947. do rujna 1951., na stranici 4. je navedeno da je taj obrazac vozačke dozvole izdan u zamjenu za njemačku vozačku dozvolu.

Obrazac vozačke dozvole Austrije 2 (A2)

izdan u Austriji od 16.5.1952. do 31.12.1955.

Opis: 22 × 10,5 cm, siv, gust, ali jednostavan papir.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca A2	Odgovarajuće kategorije	Napomena
—	AM	
<i>a</i>	A1	
—	A2	
<i>b</i>	A	
—	B1	
<i>c 1</i>	B	
<i>c 2</i>	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
<i>d 1</i>	C, CE	
,		
—	D1	
—	D1E	
<i>d 2</i>	D, DE	1
<i>(e)</i>	—	
<i>(f)</i>	—	

Dodatne informacije:

1. Klasa d2: valjanost 5 godina.

Obrazac vozačke dozvole Austrije 3 (A3)

izdan u Austriji od 1.1.1956. do 1.11.1997.

Opis: 22 × 10,5 cm, ružičaste boje, otporan papirnati materijal. Izgled ovog obrasca može se razlikovati. Međutim, dok se ovaj obrazac izdavao, nije bilo značajnijih promjena u odnosu na sadržaj prava.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca A3	Odgovarajuće kategorije	Napomena
—	AM	
—	A1	
—	A2	
A	A	
—	B1	
B	B	
—	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
—	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	

Kategorije obrasca A3	Odgovarajuće kategorije	Napomena
—	DE	1
E	—	
F	—	
G	—	
H	—	

Dodatne informacije:

1. Kategorije BE, CE i DE nisu postojale u Direktivi 91/439/EEZ prije uvođenja obrasca A4. Klasa E je valjana samo zajedno s barem jednom od klasa B, C ili D; razdoblje valjanosti od 5 godina za klasu D valjano je i za klasu E skupa s klasom D.

Obrazac vozačke dozvole Austrije 4 (A4)

izdan u Austriji od 1.11.1997. do 1.3.2006.

Opis: 22 × 10,5 cm, ružičasta boja; otporan papirnati materijal, plastificirana na stranici 2 (podaci i fotografija imatelja dozvole).

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca A4	Odgovarajuće kategorije
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
—	B
—	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
F	—

Obrazac vozačke dozvole Austrije 5 (A5)

izdan u Austriji od 1.3.2006.

Opis: 8,5 × 5,5 cm, ružičasta boja, plastična kartica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca A5	Odgovarajuće kategorije
—	AM
A (≤ 25 KW AND ≤ 0,16 KW/Kg)	A2
A	A
—	B1
B	B
—	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E

Kategorije obrasca A5	Odgovarajuće kategorije
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
F	—

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U POLJSKOJ

Obrazac vozačke dozvole Poljske 1 (PL1)

izdan u Poljskoj od 1.7.1999. do 30.9.2001.

Opis: identifikacijska iskaznica (horizontalni prikaz), veličina 53,98 × 85,60 mm, debljina: 0,76 mm, plastična kartica ružičastih tonova s prozirnim zaštitnim slojem.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca PL1	Odgovarajuće kategorije	Napomena
*	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Dodatne informacije:

- Dokument koji potvrđuje pravo upravljanja mopedom, osobe u dobi između 13 i 18 godina, je vozačka dozvola za moped; osobe starije od 18 godina mogu upravljati mopedom bez dozvole.
- Kategorija „T” daje pravo upravljanja poljoprivrednim traktorom s prikolicom (prikolice) ili sporim vozilom s prikolicom (prikolice) samo na poljskom državnom području.

Obrazac vozačke dozvole Poljske 2 (PL2)

izdan u Poljskoj od 1.10.2001. do 30.4.2004.

Opis: identifikacijska iskaznica (horizontalni prikaz), veličina 53,98 x 85,60 mm, debljina: 0,76 mm, plastična kartica ružičastih tonova s prozirnim zaštitnim slojem.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca PL2	Odgovarajuće kategorije	Napomena
	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	

Kategorije obrasca PL2	Odgovarajuće kategorije	Napomena
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Dodatne informacije:

1. Dokument koji potvrđuje pravo upravljanja mopedom, osobe u dobi između 13 i 18 godina, je vozačka dozvola za moped; osobe starije od 18 godina mogu upravljati mopedom bez dozvole.
2. Kategorija „T” daje pravo upravljanja poljoprivrednim traktorom s prikolicom (prikolice) ili sporim vozilom s prikolicom (prikolice) samo na poljskom državnom području.

Obrazac vozačke dozvole Poljske 3 (PL3)

izdan u Poljskoj od 1.5.2004.

Opis: identifikacijska iskaznica (horizontalni prikaz), veličina 53,98 × 85,60 mm, debljina: 0,76 mm, plastična kartica ružičastih tonova s prozirnim zaštitnim slojem.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca PL3	Odgovarajuće kategorije	Napomena
	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Dodatne informacije:

1. Dokument koji potvrđuje pravo upravljanja mopedom, osobe u dobi između 13 i 18 godina, je vozačka dozvola za moped; osobe starije od 18 godina mogu upravljati mopedom bez dozvole.
2. Kategorija „T” daje pravo upravljanja poljoprivrednim traktorom s prikolicom (prikolice) ili sporim vozilom s prikolicom (prikolice) samo na poljskom državnom području.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U PORTUGALU**Obrazac vozačke dozvole Portugala 1 (P1)**

izdan u Portugalu od 30.8.1965. do 1.9.1984.

Opis: ružičasti papirnati obrazac s crnim slovima, 6 stranica, 105 × 222 mm.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca PL2	Odgovarajuće kategorije
A	AM, A1, A2, A
B	B1, B, BE
C	C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
D	Poljoprivredni traktori

Dodatne informacije:

Neke od tih dozvola još uvijek se koriste i ističu tijekom 2015. godine.

Obrazac vozačke dozvole Portugala 2 (P2)

izdan u Portugalu od 1.9.1984. do 1.7.1994.

Opis: ružičasti papirnati obrazac s crnim slovima, 6 stranica, 106 × 148 mm.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca PL2	Odgovarajuće kategorije	Napomena
AI	AM	1
A	A1, A2, A	
B	B1, B	
C	C1, C	2
E	E	
D	D1, D	
	—	
F (poljoprivredni traktori)	—	
G (profesionalni vozači)	—	

Dodatne informacije:

1. Postoji posebna dozvola za motocikle s manje od 50 cm³ i mopede. Njima mogu upravljati i imatelji vozačke dozvole kategorije A.
2. Kategorija E se izdaje vozačima bilo koje druge kategorije.

Obrazac vozačke dozvole Portugala 3 (P3)

izdan u Portugalu od 1.7.1994. do 18.10.1998.

Opis: ružičasti papirnati obrazac s crnim slovima, šest stranica, visina/širina 106 × 221 mm.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca P3	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A	AM, A1, A2, A	1
B	B1, B	2
E	BE, C1E, CE, D1E, DE	
C	C1, C	
D	D1, D	

Dodatne informacije:

1. Postoji posebna dozvola za motocikle s manje od 50 cm³ i mopede. Njima mogu upravljati i imatelji vozačke dozvole kategorije A.
2. Kategorija E se izdaje samo zajedno s drugom kategorijom.

Obrazac vozačke dozvole Portugala 4 (P4)

izdan u Portugalu od 18.10.1998. do 1.7.1999.

Opis: ružičasti papirnati obrazac s crnim slovima, šest stranica, visina/širina 106 × 221 mm.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca P4	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A1, A	AM	
A1	A1	
A < 25 kW and 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW and 0,16 kW/kg	A	1
B	B1 B	
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije:

1. Postoji posebna dozvola za motocikle s manje od 50 cm³ i mopede. Njima mogu upravljati i imatelji vozačke dozvole kategorije A.

Obrazac vozačke dozvole Portugala 5 (P5)

izdan u Portugalu od 1.7.1999. do 25.5.2005.

Opis: plastična kartica u skladu s Direktivom 91/439/EEZ i ISO 7810/7816. Način provjere u skladu je s ISO 10 373.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca P5	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A1, A	AM	1
A1	A1	
A < 25 kW and 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW and 0,16 kW/kg	A	1
B	B1 B	
BE	BE	
C	C1 C	
CE	C1E, CE	
D	D1 D	
DE	D1E DE	

Dodatne informacije:

1. Postoji posebna dozvola za motocikle s manje od 50 cm³ i mopede. Njima mogu upravljati i imatelji vozačke dozvole kategorije A.

Od 1.7.1999. do 31.12.1999. izdana su oba uzorka vozačke dozvole P5 i P6.

Obrazac vozačke dozvole Portugala 6 (P6)

izdan u Portugalu od 25.5.2005.

Opis: plastična kartica u skladu s Direktivom 91/439/EEZ i ISO 7810/7816. Način provjere u skladu je s ISO 10 373.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca P6	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A1, A	AM	1
A1	A1	
A < 25 kW and 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW and 0,16 kW/kg	A	1
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

1. Postoji posebna dozvola za motocikle s manje od 50 cm³ i mopede. Njima mogu upravljati i imatelji vozačke dozvole kategorije A.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U RUMUNJSKOJ**Obrazac vozačke dozvole Rumunjske 1 (ROU1)**

izdan u Rumunjskoj od 29.4.1966. do 28.6.1984.

Opis: knjižica dozvole s jednim listom papira. Ružičasta. Dimenzije jedne stranice 74 × 105 mm.

Ovaj obrazac više ne vrijedi u Rumunjskoj jer je od 1995. do 2001. uvedena obveza zamjene svih vozačkih dozvola. Dozvola se ipak može obnoviti novom vozačkom dozvolom, izdanom u Rumunjskoj, a druge države članice ju moraju priznati do 19. siječnja 2033.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca ROU1	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A	A	
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	1

Dodatne informacije:

1. Kategorija E je bila samostalna kategorija i vrijedila je samo u kombinaciji s nekom drugom kategorijom, na sljedeći način: E + B = BE; E + C = CE, E + D = DE.

Obrazac vozačke dozvole Rumunjske 2 (ROU2)

izdan u Rumunjskoj od 1.7.1984. do 9.4.1990.

Opis: visokokvalitetan papir za novčanice (ružičasti), s tiskanim sigurnosnim uzorkom. Dimenzije 76 x 112 mm.

Ovaj obrazac više ne vrijedi u Rumunjskoj jer je od 1995. do 2001. uvedena obveza zamjene svih vozačkih dozvola. Dozvola se ipak može obnoviti novom vozačkom dozvolom, izdanom u Rumunjskoj, a druge države članice ju moraju priznati do 19. siječnja 2033.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca ROU2	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A	A	1
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	
F	—	
G	A1	
H	—	
I	—	

Dodatne informacije:

- Kategorija E je bila samostalna kategorija i vrijedila je samo u kombinaciji s nekom drugom kategorijom, na sljedeći način: E + B = BE; E + C = CE, E + D = DE.

Obrazac vozačke dozvole Rumunjske 3 (ROU3)

izdan u Rumunjskoj od 9.4.1990. do 1.12.1995.

Opis: ružičasti papirnat model sa šest stranica. Dimenzije jedne stranice 75 x 103 mm. Dvije su stranice odvojene, namijenjene za povremene liječničke preglede.

Taj obrazac više ne vrijedi u Rumunjskoj jer je od 1995. do 2001. uvedena obveza zamjene svih vozačkih dozvola. Dozvola se ipak može obnoviti novom vozačkom dozvolom, izdanom u Rumunjskoj, a druge države članice ju moraju priznati do 19. siječnja 2033.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca ROU3	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A	A	1
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	
F	—	
G	A1	
H	—	
I	—	

Dodatne informacije:

- Kategorija E je bila samostalna kategorija i vrijedila je samo u kombinaciji s nekom drugom kategorijom, na sljedeći način: E + B = BE; E + C = CE, E + D = DE.

Obrazac vozačke dozvole Rumunjske 4 (ROU4)*izdan u Rumunjskoj od 1.12.1995. do 2008.*

Opis: plastificirana kartica. Ružičasta. Dimenzije su u skladu s normom ISO 7810. Plastična kartica postupno je uvedena od 1.12.1995. Između 1.12.1995. do 31.10.1996. izdana su oba obrasca: ROU3 i ROU4.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca ROU4	Odgovarajuće kategorije
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tb	—
Tr	—
Tv	—

Dodatne informacije:

Dozvole tog obrasca valjane su do datuma isteka valjanosti, navedenog na dokumentu (10 godina).

Višestruka zaštita protiv krivotvorenja: poseban papir čiji se uzorak ne može kopirati (lito multipleks, linije koje se ne mogu kopirati, optički varijabilne naprave, prizmatični tisak, srebrni tisak, fotografija se nanosi skeniranjem; hologram blizu fotografije; vidljiva zaštita pod UV zrakama (vidljiva/medljiva fluorescentna); mikro slova (ROMANIA) na rubovima fotografije i microplex na crtežu vozila na stražnjoj stranici dokumenta.

Obrazac vozačke dozvole Rumunjske 5 (ROU5)*izdan u Rumunjskoj od 2008. do 19.1.2013.*

Opis: obrazac vozačke dozvole ROU 5 je u skladu s Direktivom 2006/126/EZ: polikarbonatna kartica u skladu s normama ISO 7810 i ISO 7816-1; mjere protiv krivotvorenja; posebni hologrami; vidljiva i nevidljiva UV tinta, IR i fosforescentni pigmenti; dodirne površine; materijali bez optičkih osvjetljivača; pozadinski sigurnosni uzorci; optički promjenjivi elementi; lasersko graviranje; sigurnosna pozadina na mjestu fotografije.

Dodatna obilježja: proziran prozor, obilježje valova.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca ROU5	Odgovarajuće kategorije
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE

Kategorije obrasca ROU5	Odgovarajuće kategorije
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tb	—
Tr	—
Tv	—

Dodatne informacije:

Dozvole ovog obrasca valjane su do datuma isteka valjanosti, navedenog na dokumentu (10 godina).

Godine 2008. izdana su oba obrasca: ROU4 i ROU5.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U SLOVENIJI**Obrazac vozačke dozvole Slovenije 1 (SLO1)**

izdan u Sloveniji od 15.2.1992. do 2006.

Opis: ružičasti papirnati obrazac, presavijen, šest stranica.

Taj se obrazac može izdati na sljedećim jezicima: slovenski; slovenski i talijanski (dvojezično); slovenski i mađarski (dvojezično).

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca SLO1	Odgovarajuće kategorije	Napomena
A	A	1
B	B	2
C	B, C	
D	B, C, D	
E	BE, CE	3
(F)	—	
(G)	—	
H	A1 79 (< 50 km/h)	

Dodatne informacije:

- Za kategoriju A se mogu primjenjivati sljedeća ograničenja (navedeno pod napomenama):

„A – LE DO 50 KM/H” ili „21800 A LE DO 50 KM/H” ili „A 79 (< 50KM/H)”: ograničenje upravljanja vozilima kategorije A1 79 (< 50KM/H) samo motocikli.

„A – DO 125 CCM” ili „20500 A <= 125CCM” ili „A <= 125CCM IN <= 11KW” ili „20800 A <= 125 CCM IN <= 11KW” ili „72. (A1)”: pravo upravljanja samo motociklima kategorije A1;

„A <= 25 KW ALI <= 0,16 KW/KG” ili „20900 A <= 25 KW ALI <= 0,16KW/KG” ili „A 209. (<=25 KW ALI <= 0,16 KW/KG)” daje imatelju pravo upravljanja samo motociklima kategorije A čija snaga nije veća od 25 KW i omjer snage i težine koja nije veća od 0,16 KW/kg;

„A – DO 350 CCM” ili „20700 A <= 350 CCM”: daje imatelju pravo upravljanja motociklima kategorije A u dobi od 20 godina (ili više).

2. Ako je pod napomenama navedeno sljedeće:

„E-LE Z VOZILI B KATEGORIJE” ili „20600 E LE Z VOZILI B KATEGORIJE” ili „E 206. LE Z VOZILI B KAT.”: imatelj također ima pravo upravljati vozilima kategorije BE.

3. Imatelji dozvole kategorije E imaju pravo upravljati vozilima kategorije DE ako su prije toga dobili dozvolu za kategoriju B.

Obrazac vozačke dozvole Slovenije 2 (SLO2)

izdan u Sloveniji od 1.1.2006. do 13.7.2009.

Opis: ružičasti papir u termoplastičnoj foliji.

Taj se obrazac može izdati na sljedećim jezicima: slovenski, slovenski i talijanski (dvojezično); slovenski i mađarski (dvojezično).

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca SLO2	Odgovarajuće kategorije
A1	A1
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F	—
G	—
H	—

Obrazac vozačke dozvole Slovenije 3 (SLO3)

izdan u Sloveniji od 13.7.2009.

Opis: polikarbonatna kartica u skladu s ISO/IEC 7810:2003; 85,6 x 53,98 mm.

Taj se obrazac može izdati na sljedećim jezicima: slovenski, slovenski i talijanski (dvojezično), slovenski i mađarski (dvojezično).

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca SLO3	Odgovarajuće kategorije
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE

Kategorije obrasca SLO3	Odgovarajuće kategorije
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F	—
G	—

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U SLOVAČKOJ

Obrazac vozačke dozvole Slovačke 1 (SK1)

izdan u Slovačkoj od 1.1.1993. do 30.4.2004.

Opis: ružičasta plastificirana kartica od dvije stranice.

Dimenzije 105 x 74 mm, papir u termoplastičnoj foliji.

Sigurnosna obilježja: posebni UV fluorescentni tisak za broj vozačke dozvole i *guilloche* tisak. Tisak u pozadini na obje stranice dokumenta.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca SK1	Odgovarajuće kategorije
A/50	AM
—	A1
—	A2
A	AM, A1, A2 A
—	B1
B	AM, B1, B
E (B+E)	AM, B1, B, BE
—	C1
—	C1E
C	AM, B1, B, C1, C
E (C+E)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
—	D1
—	D1E
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D
E (D+E)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
(T)	—

Dodatne informacije:

Do 1. siječnja 2004., u tablici „Osobitné záznamy” (dodatne napomene) na stražnjoj strani dokumenta upisivao se tekst „skúšobná lehotá” (probno razdoblje). Dvogodišnje probno razdoblje računalo se od datuma izdavanja. Prema tome, ti su dokumenti imali ograničenu valjanost od dvije godine, navedenu pod točkom 7. Nakon zamjene takve dozvole, u zamijenjenoj dozvoli se nije navodila valjanost. Sve su kategorije valjane doživotno.

Usklađeni kodovi:

Okuliare potrebne = 01

Ručné riadenie = tvo ograničenje ovisi o fizičkom hendikepu imatelja i može se odnositi na više od jednog EU koda – može obuhvaćati jedan ili više sljedećih EU kodova: 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 42, 43 i 44.

Obrazac vozačke dozvole Slovačke 2 (SK2)*izdan u Slovačkoj od 1.5.2004.*

Opis: ružičasta plastificirana kartica u skladu s Prilogom 1.a Direktivi 91/439/EEZ.

Sigurnosna obilježja:

- (a) okrugla prozirna difraktivna optički varijabilna naprava na prednjoj stranici između prozirne folije i polikarbonatnog sloja koji djelomično pokriva skeniranu sliku imatelja dozvole;
- (b) elementi s prometnim podacima, grafika u obliku prometnih znakova i piktogrami vozila smješteni na prednjoj stranici polikarbonatne površine;
- (c) reljefni element „SLOVENSKÁ REPUBLIKA” smješten kroz gornji lijevi dio slike imatelja dozvole i na ostatku kartice;
- (d) sigurnosna nit (na stražnjoj strani) s optički varijabilnim slovima i tekstom koji se ponavlja SLOVENSKO/SLOVAKIA;
- (e) dvije vidljive pastelne boje, primijenjene na obje strane, s dvostrukim tiskom u duginim bojama koje daju dojam ružičaste boje;
- (f) široka plava traka oko 15 mm na rubu koja izgleda crvena pod kratkovalnim UV svjetlom i plava pod dugovalnim UV svjetlom; plava zastava EU-a u gornjem lijevom kutu, tekst: „VODIČSKY PREUKAZ SLOVENSKÁ REPUBLIKA” na prednjoj stranici i simboli vozila na stražnjoj stranici.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca SK2	Odgovarajuće kategorije
AM	AM
A1	A1
A ≤ 25 kW	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
T	—

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U FINSKOJ**Obrazac vozačke dozvole Finske 1 (FIN1)***izdan u Finskoj od 1.7.1972. do 30.9.1990.*

Opis: ružičasti papirnati obrazac, dvije stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca FIN1	Odgovarajuće kategorije
—	AM
—	A1
—	A2
A	A

Kategorije obrasca FIN1	Odgovarajuće kategorije
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
(KT)	A
(T)	—

Obrazac vozačke dozvole Finske 2 (FIN2)

izdan u Finskoj od 1.10.1990. do 30.6.1996.

Opis: ružičasta plastična kartica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca FIN2	Odgovarajuće kategorije
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Obrazac vozačke dozvole Finske 3 (FIN3)

izdan u Finskoj od 1.7.1992. do 31.12.1997.

Opis: ružičasta plastična kartica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca FIN3	Odgovarajuće kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B

Kategorije obrasca FIN3	Odgovarajuće kategorije
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Obrazac vozačke dozvole Finske 4 (FIN4)

izdan u Finskoj od 1.1.1998.

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom 1.a Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca FIN4	Odgovarajuće kategorije	Napomene
M	AM	1,4
A1	A1	
—	A2	
A	A	3
—	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(M)	—	
(T)	—	2

Dodatne informacije:

- Nacionalna kategorija M (za laka teretna vozila na četiri kotača, standardne mopede, osim skutera) uvedena je 1.1.2000. Oni koji su navršili 15 godina starosti prije tog datuma, još uvijek imaju pravo upravljanja mopedima (nisu uključeni laki četverocikli) bez vozačke dozvole.
- Kategorija T uvedena je prije prvog obrasca (FIN1). T se odnosi na traktore (uključujući cestovne traktore), motorizirane radne strojeve i skutere za snijeg i dva vozila koja ta vozila vuku. Pravo upravljanja vozilima kategorije T uključeno je u sve druge kategorije osim kategorije M/AM. Kategorija T ne navodi se u dozvoli ako postoje druge kategorije u koje je ta kategorija uključena. Može se navesti ako se test za kategoriju T polagao posebno. Od 19.1.2013., bit će uvedena nova kategorija LT za cestovne traktore. Pravo upravljanja vozilima kategorije LT uključeno je u kategorije C1 i C.
- Od 19.1.2013., kategorija A odgovara kategoriji A2, ako nije isteklo mjerodavno razdoblje od 2 godine i kategoriji A ako je dozvola izdana prije tog datuma.
- Od 19.1.2013., u dozvolu se unosi ispit za upravljanje mopedima (ispit rukovanja) i lakim četverociklima (ispit upravljanja vozilom) pomoću posebnih nacionalnih kodova.

Obrazac vozačke dozvole Finske 5 (FIN5)

izdan na državnom području Alandskih otoka od 1.8.1973. do 31.5.1992.

Opis: ružičasta papirnata dozvola, dvije stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca FIN5	Odgovarajuće kategorije
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
(KT)	A
(T)	—

Obrazac vozačke dozvole Finske 6 (FIN6)

izdan na državnom području Alandskih otoka od 1.6.1991. do 31.12.1997.

Opis: plastična ružičasta kartica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca FIN6	Odgovarajuće kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Dodatne informacije:

Kategorija A1 uvedena je 1.7.1996.

Kategorije B1, C1, C1E, D1 i D1E uvedene su 1.9.1996.

Izgled vozačkih dozvola nije se promijenio kad su uvedene kategorije A1, B1, C1, C1E, D1 i D1E.

Obrazac vozačke dozvole Finske 7 (FIN7)

izdan na državnom području Alandskih otoka od 1.1.1998.

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom 1.a Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca FIN7	Odgovarajuće kategorije	Napomene
—	AM	
A1	A1	
—	A2	5
A	A	3
B1	B1	4,6
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
M	AM	1,7
(T)	—	2

Dodatne informacije:

- Kategorija M (za laka teretna vozila na četiri kotača, standardne mopede, osim skutera) uvedena je 1.6.2004.
- Kategorija T je za traktore (osim cestovnih traktora), motorizirane radne strojeve i skutere za snijeg te sva vozila koja ta vozila vuku.
- Vozačke dozvole za kategoriju A izdaju se ili za motocikle do 25 kilovata i omjerom snaga/težina koji nije veći od 0,16 kilovata po kilogramu ili za bilo koju vrstu motocikala. Osoba koja je dvije godine imala vozačku dozvolu kategorije A za motocikle do 25 kilovata i omjer između snage i težine koji nije veći 0,16 kilovata po kilogramu ima pravo upravljati bilo kojom vrstom motocikala.
- Kategorija B1 nije navedena na drugoj stranici vozačke dozvole.
- Kategorija A2 uvest će se 19.1.2013.
- Kategorija B1 ukinut će se 19.1.2013.
- Kategorija M se zamjenjuje kategorijom AM 19.1.2013.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U ŠVEDSKOJ**Obrazac vozačke dozvole Švedske 1 (S1)**

izdan u Švedskoj od 1.6.1999. do 30.11.2007.

Opis: vozačka dozvola izdana je kao ID-1 kartica, polikarbonatna.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca S1	Odgovarajuće kategorije	Napomene
—	AM	
A1	A1	1
—	A2	

Kategorije obrasca S1	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	A	1
—	B1	
B	B	2
BE	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

1. Imatelji vozačke dozvole, koji su dobili dozvolu kategorije A uz ograničenje na lake motocikle prije 1.7.1996., imaju pravo upravljanja motornim vozilima s kubičnim kapacitetom koji nije veći od 125 cm³, bez ograničenja snage (kW). To pravo vrijedi do isteka valjanosti vozačke dozvole. Nakon izdavanja nove dozvole, poslije povlačenja, imatelj ima pravo upravljati samo vozilima kategorije A1 u skladu s Direktivom 91/439/EEZ. Obvezna zamjena svakih 10 godina ne utječe na valjanost dozvole.
2. Imatelji vozačke dozvole, koji su dobili dozvolu kategorije B prije 1. srpnja 1996. imaju pravo upravljati osobnim automobilom s najvećom dopuštenom masom od 3,5 t ako je vozilo registrirano kao osobni automobil, a ne kao laki kamion. To pravo vrijedi do isteka valjanosti vozačke dozvole. Nakon izdavanja nove vozačke dozvole, poslije povlačenja, imatelj ima pravo upravljati samo vozilima kategorije B u skladu s Direktivom 91/439/EEZ. Redovito obnavljanje ne utječe na valjanost dozvole, što znači da se zadržava gore navedeno pravo.

Obrazac vozačke dozvole Švedske 2 (S2)

izdan u Švedskoj od 27.11.2007.

Opis: vozačka dozvola izdana je kao ID-1 kartica, polikarbonatna. Kartica se izrađuje u ružičastoj boji i ima (proziran) prozorčić u sredini kartice, ispod potpisa.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca S2	Odgovarajuće kategorije	Napomene
AM	AM	3
A1	A1	1
—	A2	
A	A	1
—	B1	
B	B	2
BE	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

1. Imatelji vozačke dozvole, koji su dobili vozačku dozvolu kategorije A uz ograničenje na lake motocikle prije 1.7.1996. imaju pravo upravljanja motornim vozilima s kubičnim kapacitetom koji nije veći od 125 cm³, bez ograničenja snage (kW). To pravo vrijedi do isteka valjanosti dozvole. Nakon izdavanja nove dozvole, poslije povlačenja, imatelj ima pravo upravljati samo vozilima kategorije A1 u skladu s Direktivom 91/439/EEZ. Obvezna zamjena svakih 10 godina ne utječe na valjanost dozvole.

- Imatelji dozvole koji su dobili dozvolu kategorije B prije 1. srpnja 1996. imaju pravo upravljati osobnim automobilom s najvećom dopuštenom težinom od 3,5 t ako je vozilo registrirano kao privatni automobil, a ne kao laki kamion. To se pravo vrijedi do isteka vozačke dozvole. Nakon izdavanja nove vozačke dozvole, poslije povlačenja, imatelj ima pravo upravljati samo vozilima kategorije B u skladu s Direktivom 91/439/EEZ. Redovno obnavljanje ne utječe na valjanost dozvole, što znači da se zadržava gore navedeno pravo.
- Kategorija AM uvedena je u Švedskoj 1.10.2009. kao nacionalna kategorija.

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U UJEDINJENOJ KRALJEVINI

Obrazac vozačke dozvole Ujedinjene Kraljevine 1 (UK1)

izdan u Velikoj Britaniji od siječnja 1976. do siječnja 1986.

Opis: zeleni dugački obrazac, presavijen.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca UK1 (Velika Britanija)	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	B, BE, C1, C1E 79 ($\leq 8,25$ t)	1
B	B 78, BE 78, C1 78, C1E 78, 79 ($\leq 8,25$ t)	2
C	B1 79 (≤ 425 kg)	
D	A	
(E, F, G, H, J, K, L, M, N)	—	

Dodatne informacije:

- Imatelji vozačke dozvole kategorije A imaju pravo upravljati vozilima kategorija D1 i D1E, ali ne za iznajmljivanje i uz plaćanje (ne za poslovne svrhe, bez putnika koji izravno ili neizravno plaćaju) i vozilima kategorije C1E, pod uvjetom da ukupna masa prikolice i vučnog vozila nije veća od 8,25 tona.
- Kao imatelji dozvole kategorije A, ali samo svim vozilima s automatskim mjenjačem.

Obrazac vozačke dozvole Ujedinjene Kraljevine 2 (UK2)

izdan u Velikoj Britaniji od siječnja 1986. do lipnja 1990.

Opis: ružičasti obrazac, presavijen. Samo dio je stvarna vozačka dozvola, ostatak je duplikat.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca UK2 (Velika Britanija)	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	B, BE, C1, C1E	1
B	B 78, BE 78, C1 78, C1E 78	2
C	A79 (≥ 550 kg) B1 79	3
D	A	
E	AM, A1	4
(E, F, G, H, J, K, L, M, N)	—	

Dodatne informacije:

- Imatelji vozačke dozvole kategorije A imaju pravo upravljati vozilima kategorija D1 i D1E, ali ne za iznajmljivanje i uz plaćanje (ne za poslovne svrhe, bez putnika koji izravno ili neizravno plaćaju) i vozilima kategorije C1E pod uvjetom da ukupna masa prikolice i vučnog vozila nije veća od 8,25 tona.
- Kao imatelji dozvole kategorije A, ali samo svim vozilima s automatskim mjenjačem.
- Ograničeno na vozila kategorije A tipa motornog tricikla ili vozila kategorije B1 tipa četverocikla, najveće dopuštene mase ≥ 550 kg, u oba slučaja.
- Ograničeno na vozila kategorije A1 kapaciteta ≤ 50 kubičnih centimetara, ograničeni na najveću konstrukcijsku brzinu od ≤ 50 kilometara na sat.

Obrazac vozačke dozvole Ujedinjene Kraljevine 3 (UK3)*izdan u Velikoj Britaniji od lipnja 1990. do prosinca 1996.*

Opis: ružičasti i zeleni obrazac, presavijen. Samo dio je stvarna vozačka dozvola, ostatak je duplikat.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca UK3 (Velika Britanija)	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B, C1E	2
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	3
B1 (vozila za osobe s invalidnošću)	—	4
F, G, H, K, L		

Dodatne informacije:

- Ograničeno na vozila kategorije A tipa motornog tricikla ili vozila kategorije B1 tipa četverocikla, najveće dopuštene mase ≥ 550 kg, u oba slučaja.
- Imatelji vozačke dozvole kategorije A imaju pravo upravljati vozilima kategorija D1 i D1E, ali ne za iznajmljivanje i uz plaćanje (ne za poslovne svrhe, bez putnika koji izravno ili neizravno plaćaju) i vozilima kategorije C1E, pod uvjetom da ukupna masa prikolice i vučnog vozila nije veća od 8,25 tona.
- Ograničeno na vozila kategorije A1 kapaciteta ≤ 50 kubičnih centimetara, ograničeni na najveću konstrukcijsku brzinu ≤ 50 kilometara na sat.
- Nacionalna kategorija, vozila projektirana i izrađena za osobe s invaliditetom, mase ≤ 254 kg.

Obrazac vozačke dozvole Ujedinjene Kraljevine 4 (UK4)*izdan u Velikoj Britaniji od siječnja 1997. do ožujka 2000.*

Opis: ružičasti i zeleni model, presavijen. Samo dio je stvarna vozačka dozvola, ostatak je duplikat.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca UK4 (Velika Britanija)	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	

Kategorije obrasca UK4 (Velika Britanija)	Odgovarajuće kategorije	Napomene
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (vozila za osobe s invalidnošću) F, G, H, K, P		3

Dodatne informacije:

- Ograničeno na vozila kategorije A tipa motornog tricikla ili vozila kategorije B1 tipa četverocikla, najveće dopuštene mase ≥ 550 kg, u oba slučaja.
- Ograničeno na vozila kategorije A1 kapaciteta ≤ 50 kubičnih centimetara, ograničeni na najveću konstrukcijsku brzinu ≤ 50 kilometara na sat.
- Izdaje se samo onima koji su imali to pravo prije 12. studenoga 1999.

Razdoblje valjanosti obrazaca 4 i 5 preklapa se.

Obrazac vozačke dozvole Ujedinjene Kraljevine 5 (UK5)

izdan u Velikoj Britaniji od srpnja 1998. do 19. siječnja 2013.

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom 1.a Direktivi 91/439/EZ.

Duplikat, na kojem se navode prometni prekršaji, izdaje se posebno. Razdoblje izdavanja ovog obrasca preklapa se s izdavanjem obrasca UK 4 zbog postupnog uvođenja novog obrasca.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca UK5 (Velika Britanija)	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (vozila za osobe s invalidnošću) F, G, H, K, P		3

Dodatne informacije:

- Ograničeno na vozila kategorije A tipa motornog tricikla ili vozila kategorije B1 tipa četverocikla (najveće dopuštene mase ≥ 550 kg, u oba slučaja).
- Ograničeno na vozila kategorije A1 kapaciteta ≤ 50 kubičnih centimetara, ograničeni na najveću konstrukcijsku brzinu ≤ 50 kilometara na sat.
- Izdaje se samo onima koji su imali to pravo prije 12. studenoga 1999.

Obrazac vozačke dozvole Ujedinjene Kraljevine 6 (UK6)*izdan u Sjevernoj Irskoj od 1.4.1999. do 19.1.2013.*

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom 1.a Direktivi 91/439/EEZ.

Duplikat, na koji se upisuju prometni prekršaji, izdaje se posebno.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca UK6 (Sjeverna Irska)	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 KG), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (ozila za osobe s invalidnošću)	—	
F, G, H, K	—	

Dodatne informacije:

- Ograničeno na vozila kategorije A tipa motornog tricikla ili vozila kategorije B1 tipa četverocikla (najveće dopuštene mase ≥ 550 kg, u oba slučaja).
- Ograničeno na vozila kategorije A1 kapaciteta ≤ 50 kubičnih centimetara, ograničeni na najveću konstrukcijsku brzinu ≤ 50 kilometara na sat.

Obrazac vozačke dozvole Ujedinjene Kraljevine 7 (UK7)*izdan na Gibraltaru od 2.12.1990. do 15.1.1997.*

Opis: ružičasti papirnati obrazac od šest stranica, izdan u skladu s Prilogom 1. Direktivi 80/1263/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca UK7 (Gibraltar)	Odgovarajuće kategorije
A	A, B1 79 (≤ 400 kg) samo tricikli
B	B, B1 (samo četverocikli)
BE	BE
C	C, C1
CE	CE, C1E
C1	BE, C, C1E, CE i za imatelje kategorije D, D1E i DE
D	D, D1
DE	DE
F, G, H, I, J, K	—

Obrazac vozačke dozvole Ujedinjene Kraljevine 8 (UK8)

izdan u Gibraltaru od 16.1.1997. do 24.8.2006.

Opis: ružičasti papirnati obrazac od šest stranica, izdan u skladu s Prilogom 1. Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca UK8 (Gibraltar)	Odgovarajuće kategorije
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G, H, I, J, K	—

Obrazac vozačke dozvole Ujedinjene Kraljevine 9 (UK9)

izdan u Gibraltaru od 15.8.2006.

Opis: ružičasti papirnati obrazac od šest stranica, izdan u skladu s Prilogom 1. Direktivi 91/439/EEZ. Obrazac UK8, s izmijenjenom prednjom stranicom kako bi se označilo pristupanje novih država članica.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca UK9 (Gibraltar)	Odgovarajuće kategorije
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G, H, I, J, K	—

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI NA ISLANDU**Obrazac vozačke dozvole Islanda 1 (ÍS1)**

izdan na Islandu od 12.4.1960. do 1981.

Opis: zeleni papir, plastificiran, dvije stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca ÍS1 (Island)	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	A, B1 79 (≤ 400 kg)	1
B	B, BE, C1, C1E, D1, D1E	
C		
D	C, CE	
E	D, DE	

Dodatne informacije:

1. Pravo upravljanja vozilima kategorije C tih dozvola odnosi se samo na profesionalnu vožnju vozila kategorije B i/ili E i nema važnost u smislu Direktive 91/439/EEZ.

Obrazac vozačke dozvole Islanda 2 (ÍS2)

izdan na Islandu od 1981. do 1.3.1988.

Opis: ružičasti papir, plastificiran, dvije stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca ÍS2	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	A, B1 79 (≤ 400 kg)	1
B	B, BE, C1, C1E, D1, D1E	
C		
D	C, CE	
E	D, DE	

Dodatne informacije:

1. Pravo upravljanja vozilima kategorije C tih dozvola odnosi se samo na profesionalnu vožnju vozila kategorije B i/ili E i nema važnost u smislu Direktive 91/439/EEZ.

Obrazac vozačke dozvole Islanda 3 (ÍS3)

izdan na Islandu od 1.3.1988. do 31.5.1993.

Opis: ružičasti papir, plastificiran, dvije stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca ÍS3	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	A, B1 79 (≤ 400 kg)	1
B	B, BE, C1, C1E	
C		
D	C, CE	
E	D, DE	

Dodatne informacije:

1. Pravo upravljanja vozilima kategorije C tih dozvola odnosi se samo na profesionalnu vožnju vozila kategorije B i/ili E i nema važnost u smislu Direktive 91/439/EEZ.

Obrazac vozačke dozvole Islanda 4 (ÍS4)

izdan na Islandu od 1.6.1993. do 14.8.1997.

Opis: ružičasti papir, plastificiran, dvije stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca ÍS4	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	A	1
B	B, BE	
C		
D	C, CE	
E	D, DE	

Dodatne informacije:

1. Pravo upravljanja vozilima kategorije C tih dozvola odnosi se samo na profesionalnu vožnju vozila kategorije B i/ili E i nema važnost u smislu Direktive 91/439/EEZ.

Obrazac vozačke dozvole Islanda 5 (ÍS5)

izdan na Islandu od 15.8.1997.

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom 1.a Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca ÍS5	Odgovarajuće kategorije
A	A
B	B
BE	BE
C	C
CE	CE
D	D
DE	DE

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U LIHTENŠTAJNU**Obrazac vozačke dozvole Lihtenštajna 1 (FL1)**

izdan u Lihtenštajnu od 1978. do 1993.

Opis: plavi papir, veličina A5.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca FL1	Odgovarajuće kategorije
—	AM
AI	A1
—	A2
A	A
B1	B (za profesionalnu uporabu)
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1

Kategorije obrasca FL1	Odgovarajuće kategorije
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G	—

Obrazac vozačke dozvole Lihtenštajna 2 (FL2)

izdan u Lihtenštajnu od 1993. do travnja 2003.

Opis: plavi papir, veličina A5.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca FL2	Odgovarajuće kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
A2 - 79 (≤ 400 kg)	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G	—

Obrazac vozačke dozvole Lihtenštajna 3 (FL3)

izdan u Lihtenštajnu od travnja 2003.

Opis: oblik kreditne kartice, obrazac EU-a.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca FL3	Odgovarajuće kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G, M	—

OBRASCI VOZAČKIH DOZVOLA IZDANI U NORVEŠKOJ

Opća napomena za sve obrasce: sve norveške vozačke dozvole imaju upisani tekst „bokmål” ili „nynorsk”. Dvije inačice jezika su istovrijedne. Riječi „førerkort” i „Norge” označuju da tekst u inačici „bokmål”; „førerkort” i „Noreg” označuju „nynorsk” inačicu.

Obrazac vozačke dozvole Norveške 1 (N1)

izdan u Norveškoj od 23.4.1967. do 31.3.1979.

Opis: tamnozeleno korice, presavijene u format A7, šest stranica. Riječ „Førerkort” ili „Førarkort” ispisana je na korici.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca N1	Odgovarajuće kategorije
Klasse 1	AM, A1, B, BE
Klasse 2	AM, A1, B, BE
Klasse 3	AM, A
Klasse 4	—

Dodatne informacije:

Taj obrazac vrijedi do 100. rođendana imatelja dozvole, pod uvjetom da dozvola ima valjanost deset godina i da je bila valjana 2. travnja 1982. Nacionalne vlasti preporučuju imateljima da ju zamjene za obrazac N4 prije odlaska u inozemstvo ili da nose sa sobom ovjereni prijevod ili međunarodnu vozačku dozvolu u skladu s Bečkom konvencijom o cestovnom prometu iz 1968.

Obrazac vozačke dozvole Norveške 2 (N2)

izdan u Norveškoj od 1.4.1979. do 1.3.1989.

Opis: svijetloružičasti papirnati obrazac, plastificiran, dvije stranice. Dozvole izdane nakon srpnja 1985. nose datum prve dozvole izdane imatelju („Første førerkort”).

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca N2	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	AM, A	
A + «Klasse A gjelder bare lett motorsykkel»	AM, A1	1
B	B	2
BE	BE	3
C	C	
CE	CE	
D	D	
DE	DE	
A + «Klasse A gjelder bare beltemotorsykkel»	—	
T	—	

Dodatne informacije:

- Žig s opisom ograničenja nalazi se na stražnjoj stranici vozačke dozvole.
- Pravo otisnuto na stražnjoj stranici vozačke dozvole prestalo je vrijediti od 1. siječnja 2002.
- Imatelji vozačkih dozvola „klase” 1 ili 2, izdanih prije 1. travnja 1979. i zamijenjene obrascem N2 u kategoriji BE, imaju pravo upravljati vozilima kategorija AM i A1.

Obrazac vozačke dozvole Norveške 3 (N3)

izdan u Norveškoj od 1.3.1989. do 31.12.1997.

Opis: svijetlo ružičasti i sivi papirnati obrazac, plastificiran, dvije stranice.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca N3	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	AM, A	
A + «Klasse A gjelder bare lett motorsykkel»	AM, A1	1
A1	AM, A1	2
B	B	3
BE	BE	4
B1	B1	
C	C	
CE	CE	
C1	C1	5
C1E	C1E	5
D	D	
DE	DE	
D1	D1	6
D1E	D1E	6
D2	D1	
D2E	D1E	
A + «Klasse A gjelder bare beltemotorsykkel»	—	
S	—	
T	—	

Dodatne informacije:

1. Pečat s opisom ograničenja nalazi se na stražnjoj stranici vozačke dozvole.
2. Kategorija A1 uvedena je 1. siječnja 1997.
3. Pravo otisnuto na stražnjoj stranici vozačke dozvole prestalo je vrijediti od 1. siječnja 2002.
4. Imatelji vozačkih dozvola klase 1 ili 2, izdanih prije 1. travnja 1979. i zamijenjene obrascem N2 i/ili N3 u kategoriji BE, imaju pravo upravljati vozilima kategorije A1.
5. Kategorije C1 i C1E uvedene su 1. siječnja 1997.
6. Kategorije D1 i D1E uvedene su 1. siječnja 1997. i zamijenjene kategorijama D2 i D2E, uvedenim 1989.

Obrazac vozačke dozvole Norveške 4 (N4)

izdan u Norveškoj od 1.1.1998.

Opis: plastična kartica u skladu s Prilogom I.a Direktivi 91/439/EEZ.

Tablica istovrijednosti

Kategorije obrasca N4	Odgovarajuće kategorije	Napomene
A	AM, A2, A	
A1	AM, A1	
B	B	
BE	BE	

Kategorije obrasca N4	Odgovarajuće kategorije	Napomene
B1	B1	
C	C	
CE	CE	
C1	C1	
C1E	C1E	
D	D	
DE	DE	
D1	D1	
D1E	D1E	
M	AM	1
S, T	—	

Dodatne informacije:

1. Nacionalna kategorija M obuhvaća sve mopede definirane u članku 4. stavku 2. Direktivi 2006/126/EZ. Pravo može biti ograničeno na mopede na dva kotača i mopede na tri/četiri kotača, mase neopterećenog vozila koja nije veća od 150 kilograma, odnosno, M 145 ili M 146. Pravo može biti ograničeno i samo na sve mopede na tri/četiri kotača, odnosno M 147.

CIJENA PRETPLATE ZA 2013. g. (bez PDV-a, uključujući uobičajene troškove otpreme)

Službeni list EU, serije L + C, tiskano izdanje	na 22 službena jezika EU	1 300 EUR godišnje
Službeni list EU, serije L + C, tiskano izdanje + godišnje izdanje na DVD-u	na 22 službena jezika EU	1 420 EUR godišnje
Službeni list EU, serija L, tiskano izdanje	na 22 službena jezika EU	910 EUR godišnje
Službeni list EU, serije L + C, mjesečno izdanje na DVD-u (zbirno izdanje)	na 22 službena jezika EU	100 EUR godišnje
Dodatak Službenom listu (serija S – natječaji za javnu nabavu), DVD, jedno izdanje tjedno	višejezično: na 23 službena jezika EU	200 EUR godišnje
Službeni list EU, serija C – natječaji	na jeziku/jezicima ovisno o natječaju/natječajima	50 EUR godišnje
Pravna stečevina EU, posebno tiskano izdanje	na hrvatskom jeziku	4 000 EUR

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-13-337-HR-C



Ured za publikacije Europske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

HR