



**P.Z.E. br. 383**

**HRVATSKI SABOR**

KLASA: 022-03/18-01/98

URBROJ: 65-18-07

Zagreb, 11. listopada 2018.

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA  
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA  
RADNIH TIJELA**

Na temelju članaka 178. i 192. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 11. listopada 2018. godine.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, mr. sc. Maju Markovčić Kostelac, državnu tajnicu u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te Sinišu Orlića i Anđelka Petrinića, pomoćnike ministra mora, prometa i infrastrukture.

**PREDSJEDNIK**

  
**Gordan Jandroković**



# P.Z.E. br. 383

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Klasa: 022-03/18-01/44  
Urbroj: 50301-27/20-18-10

Zagreb, 11. listopada 2018.



Hs\*\*NP\*022-03/18-01/98\*50-18-06\*\*Hs

REPUBLIKA HRVATSKA  
65 - HRVATSKI SABOR  
ZAGREB, Trg Sv. Marka 6

|                         |                 |           |    |
|-------------------------|-----------------|-----------|----|
| Primljeno:              | 11-10-2018      |           |    |
| Klasifikacijska oznaka: | 022-03/18-01/98 | Org. jed. | 65 |
| Uredbeni broj:          | 50-18-06        | Pril.     | 19 |
|                         |                 | Vrij.     |    |

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

Predmet: Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 - pročišćeni tekst i 5/14 - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članka 172. u vezi s člankom 190. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13, 113/16, 69/17 i 29/18), Vlada Republike Hrvatske podnosi Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.

Ovim zakonskim prijedlogom uskladuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, mr. sc. Maju Markovčić Kostelac, državnu tajnicu u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te Sinišu Orlića i Anđelka Petrinića, pomoćnike ministra mora, prometa i infrastrukture.



PREDSJEDNIK

mr. sc. Andrej Plenković

**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA  
ZAKONA O OSNIVANJU AGENCIJE ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA U  
ZRAČNOM, POMORSKOM I ŽELJEZNIČKOM PROMETU**

**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA  
O OSNIVANJU AGENCIJE ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA U ZRAČNOM,  
POMORSKOM I ŽELJEZNIČKOM PROMETU**

**Članak 1.**

U Zakonu o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (Narodne novine, broj 54/13), članak 2. mijenja se i glasi:

"Članak 2.

(1) Ovim Zakonom u hrvatsko zakonodavstvo preuzimaju se sljedeći akti Europske unije:

1) Direktiva 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa i o izmjeni Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 131, 28.5.2009.)

2) Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (preinaka) (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.).

(2) Ovim Zakonom osigurava se provedba Uredbe (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) (SL L 295, 12.11.2010.), kako je posljednji put izmijenjena Uredbom (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o izvješćivanju, analizi i naknadnom postupanju u vezi s događajima u civilnom zrakoplovstvu, o izmjeni Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage Direktive 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 1321/2007 i (EZ) br. 1330/2007 (Tekst značajan za EGP) (SL L 122, 24.4.2014.)."

**Članak 2.**

U članku 5. dodaju se stavci 2. i 3. koji glase:

"(2) Zabranjeno je sprječavati i ometati službene radnje koje Agencija i njeni istražitelji poduzimaju u skladu s ovlastima koje su im dane ovim Zakonom i drugim propisima kojima se uređuje istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.

(3) Zabranjen je svaki oblik utjecaja na neovisnost stručnog rada Agencije i njenih istražitelja."

**Članak 3.**

U članku 6. stavku 1. podstavak 3. mijenja se i glasi:

"- istraživanja svake ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu i moguća istraživanja i onih nesreća i incidenata koji su pod neznatno drugačijim uvjetima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturnih podsustava ili sastavnih dijelova interoperabilnosti željezničkog sustava."

U stavku 4. riječi: "Europska agencija za željeznice", u određenom padežu, zamjenjuju se riječima: "Agencija Europske unije za željeznice", u odgovarajućem padežu.

#### **Članak 4.**

U članku 10. stavci 6. i 7. mijenjaju se i glase:

"(6) Glavni istražitelji i drugi istražitelji u Agenciji moraju imati službenu značku i službenu iskaznicu kojom se dokazuje njihovo službeno svojstvo, identitet i ovlasti.

(7) Ministar donosi pravilnik o službenoj znački i službenoj iskaznici istražitelja u Agenciji za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, kojim propisuje oblik i sadržaj službene značke i iskaznice te način i postupak izdavanja, vraćanja, oduzimanja i vođenja evidencije o službenoj znački i iskaznici istražitelja Agencije."

#### **Članak 5.**

Članak 11. mijenja se i glasi:

#### **"Članak 11.**

(1) Agencija može imati stalna i povremena stručna savjetodavna tijela u svakom od područja istraživanja iz nadležnosti Agencije, čiji članovi imaju pravo na naknadu za svoj rad.

(2) Sastav, način osnivanja, djelokrug te način određivanje visine naknade za članove tijela iz stavka 1. ovoga članka utvrđuje se Statutom Agencije.

(3) Iznimno od stavka 1. ovoga članka pravo na naknadu za svoj rad nema član stalnog i povremenog stručnog savjetodavnog tijela koji je zaposlenik Agencije ili druga osoba u čijem je opisu poslova obavljanje poslova iz djelokruga Agencije."

#### **Članak 6.**

U članku 13. stavak 2. briše se.

Dosadašnji stavak 3. postaje stavak 2.

#### **Članak 7.**

Iza članka 21. dodaju se članci 21.a i 21.b koji glase:

#### **"Članak 21.a**

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se pravna osoba koja spriječi ili ometa službenu radnju koju Agencija i njeni istražitelji poduzimaju u skladu s ovlastima koje su im dane ovim Zakonom i drugim propisima kojima se uređuje istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (članak 5. stavak 2.).

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba obrtnik i osoba koja obavlja drugu samostalnu djelatnost novčanom kaznom od 5.000,00 do 10.000,00 kuna.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba novčanom kaznom od 2.000,00 do 5.000,00 kuna.

#### Članak 21.b

Agencija ima status ovlaštenog tužitelja u postupcima protiv počinitelja prekršaja propisanih ovim Zakonom."

#### Članak 8.

Upravno vijeće Agencije će u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona donijeti novi Statut Agencije usklađen s odredbama ovoga Zakona.

#### Članak 9.

(1) Ministar će pravilnik iz članka 4. ovoga Zakona donijeti u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(2) Do stupanja na snagu pravilnika iz članka 4. ovoga Zakona, ostaje na snazi Pravilnik o službenoj iskaznici glavnih istražitelja u Agenciji za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (Narodne novine, broj 93/14).

#### Članak 10.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Narodnim novinama.

## OBRAZLOŽENJE

### I. RAZLOZI ZBOG KOJIH SE ZAKON DONOSI

Donošenjem predloženog zakona usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije.

Također, osnivanjem stalnih i povremenih stručnih savjetodavnih tijela omogućit će se kvalitetniji i brži rad Agencije, dok se odredbama o zabrani sprječavanja službenog rada Agencije osigurava neometano obavljanje poslova iz djelokruga Agencije.

### II. PITANJA KOJA SE ZAKONOM UREĐUJU

Predloženim se izmjenama i dopunama, točnije brisanjem odredbe članka 13. stavka 2. Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, kojom se odredbom predviđa mogućnost financiranja rada Agencije i iz drugih izvora (donacije, fondovi i slično), važeći Zakon dodatno usklađuje s Direktivom 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. Naime, Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) je tijekom nadzora kojeg je provodila u razdoblju od 2. do 5. svibnja 2017. godine, nalazom i zaključkom utvrdila neusklađenost predmetne odredbe članka 13. stavka 2. Zakona s odredbom članka 8. stavka 1. Direktive 2009/18/EZ te predložila brisanje mogućnosti financiranja rada Agencije iz drugih izvora (donacije, fondovi i slično), s obzirom da bi se takvim financiranjem mogla ugroziti neovisnost rada Agencije. Također, ovim se izmjenama i dopunama usklađuju odredbe Zakona s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (preinaka) (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.).

Nadalje, predloženim se izmjenama i dopunama Zakona Agenciji propisuje i mogućnost korištenja stručnjaka za istraživanje nesreća u okviru stalnih i povremenih stručnih savjetodavnih tijela, u svakom od područja istraživanja iz njene nadležnosti.

Također, propisuju se nove odredbe koje se tiču zabrane sprječavanja i ometanja službenog rada Agencije, kao i prekršajne odredbe za takve radnje.

### III. OBRAZLOŽENJE ODREDBI PREDLOŽENOG ZAKONA

#### Uz članak 1.

Odredbama ovoga članka nomotehnički se uređuje postojeći članak 2.

#### Uz članak 2.

Ovim se člankom propisuju odredbe kojima se stvara pravni okvir za neometan stručni rad i neovisnost Agencije.

**Uz članak 3.**

Navedenim se odredbama dodatno uređuje istraživanje nesreća u željezničkom sustavu te se postojeći članak usklađuje s novim nazivom dosadašnje Europske agencije za željeznicu.

**Uz članak 4.**

Odredbama ovoga članka uvodi se obveza posjedovanja službene značke za glavnog i druge istražitelje.

**Uz članak 5.**

Odredbama ovoga članka omogućuje se Agenciji korištenje usluga pomoći stručnjaka osnivanjem stalnih i povremenih savjetodavnih tijela.

**Uz članak 6.**

Ovim se člankom usklađuju odredbe dosadašnjeg članka 13. Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu s odredbom članka 8. stavka 1. Direktive 2009/18/EZ, a slijedom nalaza i zaključka provjere koju je provela Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) u razdoblju od 2. do 5. svibnja 2017. godine.

**Uz članak 7.**

Ovim se člankom propisuju kazne za prekršaje počinjene u skladu s člankom 2. ovoga Zakona, a koji se odnose na sprječavanje i ometanje stručnog rada i neovisnosti Agencije.

**Uz članak 8.**

Propisuje se obveza donošenja novog Statuta Agencije usklađenog s odredbama ovoga Zakona.

**Uz članak 9.**

Odredbama ovoga članka propisan je rok za donošenje podzakonskih akata temeljem ovoga Zakona.

**Uz članak 10.**

Odredbom ovoga članka propisuje se dan stupanja na snagu ovoga Zakona.

**IV. OCJENA I IZVORI SREDSTAVA POTREBNIH ZA PROVOĐENJE ZAKONA**

Za provođenje ovoga zakona potrebno je osigurati dodatna sredstva u državnom proračunu Republike Hrvatske. Za 2018. godinu potrebna sredstva će se osigurati preraspodjelom u Državnom proračunu Republike Hrvatske za 2018. i projekcijama za 2019. i 2020. godinu, u okviru razdjela 065 Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Glave 51, RKP48031, aktivnosti A870003 - Administracija i upravljanje, i to s računa 3239 - Ostale usluge u korist računa 3291 - Naknade za rad predstavničkih i izvršnih tijela, povjerenstava i slično. Procijenjeni iznos od 90.000,00 kuna godišnje će se planirati i osigurati u državnom proračunu Republike Hrvatske za 2019. godinu i projekcijama za 2020. i 2021. godinu, kao i u narednim proračunskim godinama.



Navedena sredstva, koja su procijenjena temeljem dosadašnjeg broja od približno pedesetak novootvorenih istraga godišnje na razini cijele Agencije, potrebna su za isplatu naknade članovima posebnih stručnih i savjetodavnih tijela za istrage nesreća u pojedinim vrstama prometa.

**V. RAZLIKE IZMEĐU RJEŠENJA KOJA SE PREDLAŽU KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA U ODNOSU NA RJEŠENJA IZ PRIJEDLOGA ZAKONA TE RAZLOZI ZBOG KOJIH SU TE RAZLIKE NASTALE**

Konačni prijedlog zakona je nomotehnički doraden u odnosu na Prijedlog zakona u prvom čitanju, a sukladno Izvješću Odbora za zakonodavstvo Hrvatskoga sabora te kao rezultat uvažavanja prijedloga i primjedbi iznijetih između prvog i drugog čitanja zakonskog prijedloga.

**VI. PRIJEDLOZI I MIŠLJENJA DANI NA PRIJEDLOG ZAKONA KOJE PREDLAGATELJ NIJE PRIHVATIO, S OBRAZLOŽENJEM**

U raspravi o Prijedlogu zakona na radnim tijelima Hrvatskoga sabora, kao i u raspravi na sjednicama Hrvatskoga sabora, nije bilo sadržajnih primjedbi i prijedloga o kojima bi se predlagatelj mogao posebno očitovati.

## ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU, ODNOSNO DOPUNJUJU

### Članak 2.

(1) Ovim se Zakonom uređuje provedba Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskoga 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 (SL L 295, 12. 11. 2010., str. 35.).

(2) Ovaj Zakon sadrži odredbe koje su u skladu sa sljedećim direktivama Europske unije:

- Direktivom 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. kojom se uspostavlja temeljna načela ispitivanja nesreća u području pomorskog prometa i kojom se izmjenjuje Direktiva 1999/35/EZ i Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 131, 28. 5. 2009., str. 114.),
- Direktivom 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice te izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkih infrastrukturnih kapaciteta, naplati pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (SL L 164, 30. 4. 2004., str. 44.), izmijenjena i dopunjena Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća 2008/110/EZ od 16. prosinca 2008. kojom se mijenja i dopunjuje Direktiva 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice (SL L 345, 23. 12. 2008., str. 62.), posljednji put izmijenjena i dopunjena Direktivom Vijeća 2009/149/EZ od 27. studenoga 2009. kojom se dopunjuje Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u svezi sa zajedničkim sigurnosnim pokazateljima i zajedničkim metodama za izračun troškova nesreća (SL L 313, 28. 11. 2009., str. 65.).

### Članak 5.

Agencija je funkcionalno i organizacijski nezavisna od svih tijela nadležnih za zračni, pomorski i željeznički promet te od svih pravnih i fizičkih osoba.

### Članak 6.

(1) Agencija na temelju javne ovlasti, kao djelatnosti od interesa za Republiku Hrvatsku, obavlja:

- istraživanja nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova,
- sigurnosnu istragu u svrhu utvrđivanja uzroka nesreće i predlaganja mjera radi izbjegavanja pomorskih nesreća te unapređivanja sigurnosti plovidbe,
- istraživanja ozbiljnih nesreća u željezničkom prometu, kao i izvanrednih događaja koji su pod određenim okolnostima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća.

(2) Osim djelatnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, Agencija obavlja i sljedeće poslove:

- daje sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti u zračnom prometu,
- vodi Nacionalnu bazu podataka,
- dostavlja podatke o događajima iz Nacionalne baze podataka u Središnju bazu Europske komisije,
- razmjenjuje podatke iz svoje Nacionalne baze podataka s drugim istražnim tijelima uz uvjet očuvanja tajnosti podataka,

- daje stručnu pomoć nadležnim istražnim tijelima Republike Hrvatske,
- surađuje s tijelima nadležnim za istraživanje zrakoplovnih nesreća u državama članicama Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO),
- objavljuje rezultate istraživanja poštujući načela tajnosti,
- utvrđuje popis stručnjaka za istraživanje zrakoplovnih nesreća.

(3) Osim djelatnosti iz stavka 1. podstavka 2. ovoga članka, Agencija obavlja i sljedeće poslove:

- vodi pomorsku sigurnosnu istragu u slučaju vrlo ozbiljnih nesreća te dodatno, u slučajevima ozbiljnih nesreća i nezgoda, provodi preliminarnu istragu sa svrhom procjene potrebe provođenja sigurnosne istrage,
- daje sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti u pomorskom prometu,
- vodi nacionalnu bazu podataka o pomorskim nesrećama,
- izvještava Europsku komisiju o pomorskim nesrećama i nezgodama sukladno posebnom propisu kojim se uređuje način provedbe istraživanja te dostavlja podatke o rezultatima sigurnosnih istraga u skladu sa shemom EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) baze podataka,
- razmjenjuje podatke iz nacionalne baze podataka s drugim istražnim tijelima uz uvjet očuvanja tajnosti podataka,
- u okviru ostvarivanja međusobne trajne suradnje, uzajamne pomoći i rada, Agencija s drugim istražnim tijelima razmjenjuje instalacije, uređaje i opremu za tehničko istraživanje olupina, brodske opreme i drugih objekata relevantnih za pomorsku sigurnosnu istragu, osigurava drugim tijelima pružanje informacija u svezi s istragom pomorske nesreće, pruža tehničku suradnju ili razmjenu znanja potrebnih za izvođenje posebnih zadataka, pribavlja i razmjenjuje informacije relevantne za analizu podataka o nesreći i izradu primjerenih preporuka,
- priprema, izdaje i objavljuje izvješća pomorske sigurnosne istrage,
- prikuplja podatke o poduzetim mjerama za provedbu sigurnosnih preporuka iz izvješća o provedenim sigurnosnim istragama,
- surađuje s drugim tijelima u Republici Hrvatskoj u svrhu provođenja pomorske sigurnosne istrage,
- utvrđuje popis vanjskih stručnjaka za pojedina područja sigurnosne istrage, imenovanih od slučaja do slučaja, čiji interesi ne mogu doći u sukob s povjerenim zadatkom,
- izrađuje godišnje analize pomorskih nesreća te po potrebi i druge analize i studije,
- sudjeluje na međunarodnim skupovima i seminarima radi usavršavanja osoblja koje se bavi provođenjem istraživanja.

(4) Osim djelatnosti iz stavka 1. podstavka 3. ovoga članka, Agencija obavlja i sljedeće poslove:

- sastavlja konačno izvješće o pojedinom provedenom istraživanju koje, po potrebi, može sadržavati sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti u željezničkom prometu,
- utvrđuje popis vanjskih stručnjaka za istraživanje pojedinih područja željezničkog prometa,
- o pokretanju istraživanja ozbiljne nesreće ili izvanrednog događaja neposredno u roku od tjedan dana od donošenja odluke o pokretanju istraživanja, izvješćuje Europsku agenciju za željeznice (ERA),
- javno objavljuje konačna izvješća o provedenim istraživanjima u željezničkom prometu i prosljeđuje ih Europskoj agenciji za željeznice (ERA),
- svake godine, najkasnije do 30. rujna, objavljuje godišnje izvješće o provedenim istraživanjima iz prethodne godine i dostavlja ih Europskoj agenciji za željeznice (ERA),
- izrađuje godišnje analize željezničkih nesreća te, po potrebi i druge analize i studije,

- sudjeluje na međunarodnim skupovima i seminarima o pitanjima istraživanja, kao i usavršavanjem osoblja koje se bavi provođenjem istraživanja.

(5) Agencija obavlja i druge poslove sukladno zakonima kojima se uređuje zračni promet, pomorstvo te sigurnost i interoperabilnost željezničkog prometa kao i propisima donesenim temeljem tih zakona.

(6) Način obavljanja istraživanja te drugih poslova iz ovoga članka uređuje se propisima iz stavka 5. ovoga članka.

#### Članak 10.

(1) Agencija ima tri glavna istražitelja, po jednog za svako pojedino područje istraživanja iz članka 6. stavka 1. ovoga Zakona, koji ispunjavaju uvjete da mogu obavljati dužnosti glavnih istražitelja u skladu sa Statutom Agencije.

(2) Glavni istražitelji, svaki za pojedino područje istraživanja, vode stručni rad Agencije i odgovorni su za stručni rad Agencije.

(3) Ovlasti, odnosno mjere koje mogu poduzimati glavni istražitelji uređuju se propisima iz članka 6. stavka 5. ovoga Zakona.

(4) Glavne istražitelje imenuje i razrješava ravnatelj Agencije uz suglasnost upravnog vijeća Agencije.

(5) Uvjeti za imenovanje i razrješenje glavnih istražitelja uređuju se Statutom Agencije.

(6) Glavni istražitelji moraju imati službenu iskaznicu kojom se dokazuje njihovo službeno svojstvo, identitet i ovlasti.

(7) Ministar donosi pravilnik kojim se propisuju oblik i sadržaj iskaznice te način i postupak izdavanja, vraćanja, oduzimanja i vođenja evidencije o iskaznici glavnog istražitelja.

#### Članak 11.

Agencija može imati i druga nadzorna, stručna i savjetodavna tijela čiji se sastav, način osnivanja, djelokrug i nadležnost utvrđuju Statutom Agencije.

#### Članak 13.

(1) Sredstva potrebna za redovitu djelatnost Agencije osiguravaju se u državnom proračunu Republike Hrvatske.

(2) Agencija može stjecati sredstva i iz drugih izvora (donacije, fondovi i sl.) sukladno propisima, pod uvjetom da se time ne narušava njena neovisnost u radu.

(3) Agencija svoju djelatnost ne obavlja radi stjecanja dobiti.

**Prilozi:**

- Izjava o uskladenosti prijedloga propisa s pravnom stečevinom Europske unije, s tablicama usporednih prikaza

**IZJAVA O USKLADENOSTI PRIJEDLOGA PROPISA S PRAVNOM STEČEVINOM  
EUROPSKE UNIJE**

**1. Naziv prijedloga propisa**

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (II. čitanje)

**2. Stručni nositelj izrade prijedloga propisa**

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

**3. Veza s Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije**

Predvideno Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2018. godinu.  
Rok: III. kvartal 2018.

**4. Preuzimanje odnosno provedba pravne stečevine Europske unije**

**a) Odredbe primarnih izvora prava Europske unije**

Ugovor o funkcioniranju Europske unije  
članak/članci članak/članci Glava VI, članak 100

**b) Sekundarni izvori prava Europske unije**

*Direktiva 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa i o izmjeni Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća Tekst značajan za EGP (SL L 131, 28.5.2009.)*

32009L0018

- Članci 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 16., 17., 18. i 25. Prilozi 1. i 2. preuzeto: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15)
- Članak 8. preuzeto: Zakon o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 54/13)
- Članak 22. bit će preuzeto: Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (27.08.2018)

*Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (preinaka) (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.)*

32016L0798

  
3/9/2016

- Članci 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 16., 17., 18., 19., 20., 21., 22., 23., 24., 25., 26. i 30. Prilozi 1., 2. i 3. bit će preuzeto: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)
- Članak 22. preuzeto: Zakon o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 54/13)

**c) Ostali izvori prava Europske unije**

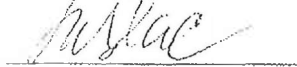
**5. Prilog: tablice usporednih prikaza za propise kojima se preuzimaju odredbe sekundarnih izvora prava Europske unije u zakonodavstvo Republike Hrvatske**

Da.

**Potpis EU koordinatora stručnog nositelja izrade prijedloga propisa, datum i pečat**

mr.sc. Maja Markovčić Kostelac

Državna tajnica i EU koordinatorica



(potpis)

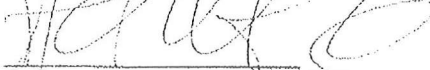
24.08.2018.

(datum i pečat)

**Potpis EU koordinatora Ministarstva vanjskih i europskih poslova, datum i pečat**

Andreja Metelko-Zgombić

Državna tajnica i EU koordinatorica



(potpis)



(datum i pečat)

~~RM/1  
B  
24/10/18~~

## USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

### 1. Naziv propisa Europske unije

Direktiva 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa i o izmjeni Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća  
Tekst značajan za EGP

### 2. Naziv prijedloga propisa

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (II. čitanje)

### 3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa

| a)                             | b)                         | c)   | d)  |
|--------------------------------|----------------------------|--|---|
| Odredbe propisa Europske unije | Odredbe prijedloga propisa | Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu prijedloga | Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa) |



|  |  | propisa?      |   |
|--|--|---------------|---|
| <p>Članak 1.</p> <p>Predmet</p> <p>1. Svrha je ove Direktive poboljšati pomorsku sigurnost i spriječiti onečišćenje s brodova te na taj način smanjiti opasnost od pomorskih nesreća u budućnosti:</p> <p>(a) poticanjem brze provedbe sigurnosnih istraga i pravilne analize pomorskih nesreća i nezgoda radi utvrđivanja njihovih uzroka; i</p> <p>(b) osiguravanjem pravovremenog i točnog izvješćivanja o sigurnosnim istragama te predlaganjem korektivnih mjera.</p> <p>2. Istraživanja u skladu s ovom Direktivom nisu namijenjena za utvrđivanje odgovornosti ili pripisivanje krivnje. Međutim, države članice osiguravaju da se istražno tijelo ili subjekt (dalje u</p> |  | Nije preuzeto | Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 1. |

|   |  |                      |  |
|---|--|----------------------|--|
| <p>tekstu: istražno tijelo) ne uzdrži od potpunog izvješćivanja o uzrocima pomorske nesreće ili nezgode jer se iz rezultata može zaključiti o krivnji ili odgovornosti.</p>   |  |                      |  |
| <p>Članak 2.</p> <p>Područje primjene</p> <p>1. Ova se Direktiva primjenjuje na pomorske nesreće i nezgode:</p> <p>(a) u kojima sudjeluju brodovi koji plovo pod zastavom jedne od država članica;</p> <p>(b) koje se dogode unutar teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda država članica, kao što je određeno u UNCLOS-u; ili</p> <p>(c) koje uključuju druge bitne interese država članica.</p> <p>2. Ova se Direktiva ne primjenjuje na pomorske nesreće i nezgode u kojima sudjeluju isključivo:</p> <p>(a) ratni brodovi i brodovi za prijevoz trupa te drugi brodovi koji su u vlasništvu ili pod upravljanjem države članice, a upotrebljavaju se isključivo za</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 3.</p> |

|   |  |                      |  |
|---|--|----------------------|--|
| <p>državne negospodarske svrhe;</p> <p>(b) brodovi bez mehaničkog poriva, drveni brodovi jednostavne gradnje, jahte za razonodu i plovila za razonodu koja nisu uključena u gospodarsku djelatnost, osim ako imaju ili će imati posadu i prevoze više od 12 putnika za gospodarske svrhe;</p> <p>(c) plovila unutarnje plovidbe koja plove na plovnim putovima unutarnje plovidbe;</p> <p>(d) ribarska plovila duljine manje od 15 metara;</p> <p>(e) nepomični odobalni objekti za eksploataciju podmorja.</p> |  |                      |  |
| <p>Članak 3.</p> <p>Definicije</p> <p>U smislu ove Direktive:</p> <p>1. „Kodeks IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda” je Kodeks o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda priložen rezoluciji A.849(20) Skupštine IMO-a od 27. studenoga 1997. sa svim izmjenama;</p> <p>2. sljedeći izrazi se podrazumijevaju u skladu s definicijama iz Kodeksa IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda:</p>  |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 4.</p> |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>(a) „pomorska nesreća”;</p> <p>(b) „vrlo ozbiljna nesreća”;</p> <p>(c) „pomorska nezgoda”;</p> <p>(d) „sigurnosna istraga pomorske nesreće ili nezgode”;</p> <p>(e) „država koja vodi istragu”;</p> <p>(f) „bitno zainteresirana država”;</p> <p>3.izraz „ozbiljna nesreća”<br/>podrazumijeva se u skladu s ažuriranom definicijom iz okružnice MSC-MEPC.3/Circ.3 Odbora IMO-a za pomorsku sigurnost i zaštitu morskog okoliša od 18. prosinca 2008.;</p> <p>4.„smjernice IMO-a o pravednom postupanju prema pomorcima u slučaju pomorske nesreće” su smjernice priložene rezoluciji LEG.3(91) Pravnog odbora IMO-a od 27. travnja 2006., koje je odobrilo upravno tijelo Međunarodne organizacije rada na svojoj 296. sjednici od 12. do 16. lipnja 2006.;</p> <p>5.izrazi „ro-ro putnički brod” i „brzo putničko plovilo” podrazumijevaju se u skladu s definicijama iz članka 2. Direktive 1999/35/EZ;</p> <p>6.„zapisivač podataka o putovanju” (dalje u tekstu VDR) podrazumijeva se u skladu s definicijom iz rezolucije A.861(20) Skupštine IMO-a i</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|   |  |                      |  |
|---|--|----------------------|--|
| <p>rezolucije MSC.163(78) Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a; 7. „sigurnosna preporuka” je svaki prijedlog, pa i onaj radi registracije i nadzora, koji daje:</p> <p>(a) istražno tijelo države koja provodi ili vodi sigurnosnu istragu, na temelju podataka dobivenih iz te istrage; ili ako je potrebno,</p> <p>(b) Komisija, na temelju dokumentirane analize podataka i rezultata obavljenih sigurnosnih istraživanja.</p>   |  |                      |  |
| <p>Članak 4.</p> <p>Status sigurnosnih istraga</p> <p>1. Države članice, u skladu sa svojim pravnim sustavima, određuju pravni status sigurnosne istrage tako da se omogući što učinkovitije i što brže obavljanje tih istraga.</p> <p>Države članice, u skladu sa svojim zakonodavstvom, te prema potrebi suradnjom s tijelima nadležnima za sudsku istragu, osiguravaju da sigurnosne istrage:</p> <p>(a) budu neovisne o kaznenim ili drugim paralelnim istragama kojima se utvrđuje odgovornost</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 5. i 27.</p> |

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>ili određuje stupanj krivnje; i<br/>(b)ne budu nepropisno zabranjene, obustavljene ili odgođene zbog navedenih istraga.</p> <p>2. Pravila koja moraju uspostaviti države članice, u skladu sa stalnim okvirom suradnje iz članka 10., uključuju odredbe koje omogućuju:</p> <p>(a)suradnju i uzajamnu pomoć u sigurnosnim istragama koje vode druge države članice, ili povjeravanje dužnosti vođenja takve istrage drugoj državi članici u skladu s člankom 7.; i<br/>(b)usklađivanje djelatnosti njihovih istražnih tijela u mjeri potrebnoj za postizanje cilja ove Direktive.</p> |  |                      |   |
| <p>Članak 5.</p> <p>Obveza istraživanja</p> <p>1. Svaka država članica osigurava da istražno tijelo iz članka 8. obavi sigurnosnu istragu nakon vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća:</p> <p>(a)u kojima sudjeluje brod koji plovi pod njenom zastavom, bez obzira na mjesto nesreće;<br/>(b)koje su se dogodile unutar njezinog teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda, kao što je određeno u UNCLOS-u, bez</p>  |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 6. i 8.</p> |

obzira na zastavu broda ili brodova uključenih u nesreću; ili (c)koje uključuju bitan interes države članice, bez obzira na mjesto nesreće i zastavu broda ili brodova uključenih u nesreću.

2. Nadalje, kod ozbiljnih nesreća, istražno tijelo obavlja prethodnu procjenu da bi odlučilo o tome hoće li poduzeti sigurnosnu istragu. Ako istražno tijelo odluči da neće poduzeti sigurnosnu istragu, razlozi za takvu odluku moraju se zabilježiti i izvijestiti u skladu s člankom 17. stavkom 3.

Kod svih drugih pomorskih nesreća ili nezgoda, istražno tijelo odlučuje o tome hoće li se poduzeti sigurnosna istraga.

Prilikom odlučivanja iz prvog i drugog podstavka, istražno tijelo uzima u obzir težinu pomorske nesreće ili nezgode, vrstu dotičnog broda i/ili tereta, te mogućnosti da će rezultati sigurnosne istrage utjecati na sprečavanje budućih pomorskih nesreća i nezgoda.

3. Područje primjene i praktične upute za obavljanje sigurnosnih istraga određuje istražno tijelo države članice koja vodi istragu u

suradnji s odgovarajućim tijelima drugih bitno zainteresiranih država, na način koji smatra najpogodnijim za postizanje cilja ove Direktive, te radi sprečavanja budućih nesreća i nezgoda.

4. Prilikom obavljanja sigurnosnih istraga, istražno tijelo postupi po zajedničkoj metodologiji za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda, razvijenoj u skladu s člankom 2. točkom (e) Uredbe (EZ) br. 1406/2002. Istražitelji mogu odstupiti od te metodologije u određenom slučaju ako je to prema njihovom stručnom mišljenju opravdano, te ako je potrebno za postizanje ciljeva istrage. Komisija prihvaća ili mijenja tu metodologiju u smislu ove Direktive uzimajući u obzir sve korisne primjere iz sigurnosnih istraga.

Ta mjera, namijenjena za izmjene elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njenim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 19. stavka 3.

5. Sigurnosna istraga započinje u najkraćem mogućem roku nakon pomorske nesreće ili nezgode, a u svakom slučaju najkasnije dva



|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>mjeseca nakon tog događaja.</p>   |  |                      |   |
| <p>Članak 6.</p> <p>Obveza obavješćivanja</p> <p>Država članica, u okviru svog pravnog sustava, zahtijeva da nadležna tijela i/ili uključene strane bez odlaganja obavijeste njezino istražno tijelo o svim nesrećama i nezgodama koje spadaju u područje primjene ove Direktive.</p>  |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 9.</p>  |
| <p>Članak 7.</p> <p>Vođenje i sudjelovanje u sigurnosnim istragama</p> <p>1. U načelu, svaka pomorska nesreća ili nezgoda predmet je samo jedne istrage koju obavlja država članica ili država članica koja vodi istragu uz sudjelovanje svih drugih bitno zainteresiranih država članica.</p> <p>U slučaju sigurnosnih istraga koje</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 12.</p> |

uključuju dvije ili više država članica, dotične države članice surađuju kako bi se što prije sporazumjele o tome koja će od njih biti država članica koja vodi istragu. One ulažu sve napore da bi se dogovorile o postupcima istrage. U okviru tog dogovora, druge bitno zainteresirane države imaju jednaka prava i pristup svjedocima i dokazima kao država članica koja provodi sigurnosnu istragu. One isto tako imaju pravo da država članica koja vodi istragu uzme u obzir njihovo mišljenje.

Provođenje paralelnih sigurnosnih istraga o istoj pomorskoj nesreći ili nezgodi strogo je ograničeno na iznimne slučajeve. U takvim slučajevima, države članice obavješćuju Komisiju o razlozima provođenja tih paralelnih istraga. Države članice koje provode paralelne sigurnosne istrage međusobno surađuju. Osobito, zainteresirana istražna tijela razmjenjuju sve korisne podatke koje su prikupili tijekom istraga, posebno da bi postigli što je više moguće zajedničke zaključke.

Države članice dužne su uzdržati se od svih mjera kojima bi se moglo nepropisno zabraniti, obustaviti ili

odgoditi provođenje sigurnosne istrage koja spada u područje primjene ove Direktive.

2. Neovisno o stavku 1., svaka država članica ostaje odgovorna za sigurnosnu istragu i koordinaciju s drugim bitno zainteresiranim državama članicama sve dok se međusobno ne dogovore koja od njih će voditi istragu.

3. Ne dovodeći u pitanje svoje obveze u skladu s ovom Direktivom i međunarodnim pravom, država članica može, za svaki pojedini slučaj, međusobnim dogovorom povjeriti drugoj državi članici dužnost vođenja sigurnosne istrage ili posebne zadatke povezane s provođenjem takve istrage.

4. Ako je u pomorsku nesreću ili nezgodu uključen ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo, postupak sigurnosne istrage pokreće država članica u čijem se teritorijalnom moru ili unutarnjim morskim vodama, kao što je određeno u UNCLOS-u, nesreća ili nezgoda dogodila ili, ako se nesreća ili nezgoda dogodila u drugim vodama, posljednja država članica u koju je uplovio taj

|   |  |                            |   |
|---|--|----------------------------|---|
| <p>putnički brod ili plovilo. Ta država ostaje odgovorna za sigurnosnu istragu i koordinaciju s drugim bitno zainteresiranim državama članicama dok se međusobno ne dogovore koja od njih će voditi istragu.</p>  |  |                            |   |
| <p>Članak 8.</p> <p>Istražna tijela</p> <p>1. Države članice osiguravaju da se sigurnosne istrage provode u nadležnosti stalnog i nepristranog istražnog tijela koje će dobiti potrebne ovlasti i odgovarajuće osposobljene istražitelje, mjerodavne za pitanja u vezi s pomorskim nesrećama i nezgodama.</p> <p>Za nepristrano obavljanje sigurnosne istrage, istražno tijelo mora biti nezavisno organizacijski, pravno i u donošenju odluka od svih strana čiji bi interesi mogli biti</p> | <p style="text-align: center;"><b>Članak 6.</b></p> <p>U članku 13. stavak 2. briše se.</p> <p>Stavak 3. postaje stavak 2.</p> <p>(Odredba se usklađuje temeljem audita EMSA.e, člankom 6. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu kojim se u članku 13. Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu briše stavak 2. koji je glasio:</p> <p><i>„Agencija može stjecati sredstva i iz drugih izvora (donacije, fondovi i sl.) sukladno propisima, pod uvjetom da se time ne narušava njena neovisnost u radu.“</i>)</p> | <p>Djelomično preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 1. st. 2. i čl. 16.</p> |

|   |  |                            |  |
|---|--|----------------------------|--|
| <p>u sukobu s dužnosti koja mu je povjerena.</p> <p>Neobalne države članice koje nemaju brodova ni plovila pod svojom zastavom, odredit će neovisnu kontaktnu točku za suradnju u istrazi u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c).</p> <p>2. Istražno tijelo osigurava da svaki istražitelj ima stručno znanje i praktično iskustvo u područjima koja se odnose na njihove uobičajene istražne poslove. Osim toga, istražno tijelo dužno je osigurati brzu dostupnost odgovarajućeg stručnog mišljenja ako je to potrebno.</p> <p>3. Poslovi povjereni istražnom tijelu mogu se proširiti na prikupljanje i analizu podataka u vezi s pomorskom sigurnosti, posebno u preventivne svrhe, u mjeri u kojoj ti poslovi ne utječu na njegovu neovisnost i ne povlače odgovornost za regulatorna, administrativna ili normizacijska pitanja.</p> <p>4. Države članice, u okviru svojih pravnih sustava, osiguravaju da istražitelji njihovih istražnih tijela ili bilo kojeg drugog istražnog tijela</p> | <p style="text-align: right;"><b>Članak</b></p> <p>6.</p> <p>U članku 13. stavak 2. briše se.</p> <p>Stavak 3. postaje stavak 2.</p> <p>(Odredba se usklađuje temeljem audita EMSA.e, člankom 6. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu kojim se u članku 13. Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu briše stavak 2. koji je glasio:</p> <p><i>„Agencija može stjecati sredstva i iz drugih izvora (donacije, fondovi i sl.) sukladno propisima, pod uvjetom da se time ne narušava njena neovisnost u radu.“</i>)</p> | <p>Djelomično preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Zakon o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 54/13) članak/članci 1., 2., 3., 4., 5. i 6.</p> |
|---|--|----------------------------|--|

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>ovlaštenog za sigurnosnu istragu, prema potrebi u suradnji s tijelima nadležnima za sudsku istragu, dobiju sve podatke korisne za provođenje sigurnosne istrage te da mogu:</p> <p>(a) imati slobodan pristup svim relevantnim područjima i mjestu nesreće te svim brodovima, podrtinama ili objektima, uključujući teret, opremu ili ostatke;</p> <p>(b) odmah osigurati popis dokaza te kontrolirano traganje i uklanjanje podrtine, ostataka i drugih dijelova ili stvari radi ispitivanja ili analize;</p> <p>(c) zahtijevati ispitivanje ili analizu predmeta iz točke (b) te imati slobodan pristup rezultatima tih ispitivanja ili analize;</p> <p>(d) imati slobodan pristup svim bitnim informacijama i zabilježenim podacima, uključujući i podatke VDR-a, koji se odnose na brod, putovanje, teret, posadu ili druge osobe, predmete, uvjete ili okolnosti, kopirati ih i koristiti;</p> <p>(e) imati slobodan pristup rezultatima pregleda tijela žrtava ili ispitivanja obavljenih na uzorcima s tijela žrtava;</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

- (f) zahtijevati i imati slobodan pristup rezultatima pregleda ili ispitivanja obavljenih na uzorcima uzetima od ljudi koji su uključeni u radni proces na brodu i svih drugih bitnih osoba;
- (g) razgovarati sa svjedocima u odsutnosti svih osoba za čije bi se interese moglo smatrati da ometaju sigurnosnu istragu;
- (h) dobiti dokumentaciju o pregledu i odgovarajuće podatke koje imaju država zastave, vlasnici, klasifikacijska društva ili druge mjerodavne strane, uvijek kada te strane ili njihovi predstavnici imaju sjedište u državi članici;
- (i) tražiti pomoć mjerodavnih vlasti u dotičnim državama, uključujući inspektore države zastave i države luke, službenike obalne straže, operatere sustava nadzora plovidbe, ekipe za traganje i spašavanje, peljare i drugo lučko ili pomorsko osoblje.

5. Istražnom tijelu se mora omogućiti da reagira odmah čim dobije obavijest o nesreći te da dobije odgovarajuća sredstva za samostalno obavljanje svojih dužnosti. Njegovi istražitelji dobivaju status koji im daje potrebna jamstva za neovisnost.

|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>6. Istražno tijelo može kombinirati svoje dužnosti na temelju ove direktive s istraživanjem drugih događaja koji nisu pomorske nesreće, pod uvjetom da ti događaji ne ugrožavaju njegovu neovisnost.</p>   |  |                      |   |
| <p>Članak 9.</p> <p>Povjerljivost</p> <p>Ne dovodeći u pitanje Direktivu 95/46/EZ, države članice u okviru svojih pravnih sustava osiguravaju da sljedeća dokumentacija ne bude dostupna osim u svrhu sigurnosne istrage, ako nadležno tijelo u toj državi članici ne odredi da postoji opravdani javni interes za otkrivanje te dokumentacije:</p> <p>(a) svi iskazi svjedoka i druge izjave, izvješća i bilješke koje je istražno tijelo zabilježilo ili primilo tijekom sigurnosne istrage;</p> <p>(b) dokumentacija kojom se otkriva identitet osoba koje su dale iskaz u vezi sa sigurnosnom istragom;</p> <p>(c) posebno osjetljivi i privatni podaci koji se odnose na osobe uključene u pomorsku nesreću ili nezgodu, uključujući</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 13.</p> |



|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>ndir: <a href="#">Sveane podatke.</a></p>   |  |                      |   |
| <p>Članak 10.</p> <p>Stalni okvir suradnje</p> <p>1. Države članice, u uskoj suradnji s Komisijom, uspostavljaju stalni okvir suradnje koji omogućuje njihovim istražnim tijelima da međusobno surađuju u mjeri potrebnoj za postizanje cilja ove Direktive.</p> <p>2. Pravilnik o stalnom okviru suradnje i u tu svrhu predviđen organizacijski sustav određuju se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 19. stavka 2.</p> <p>3. Unutar stalnog okvira suradnje, istražna tijela u državama članicama posebno se dogovaraju o najboljim načinima suradnje radi:</p> <p>(a) omogućavanja zajedničke uporabe uređaja, objekata i opreme za tehničko istraživanje podrtina i brodske opreme te</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 27.</p> |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>drugih predmeta bitnih za sigurnosnu istragu, uključujući izvlačenje i vrednovanje podataka iz VDR-a i drugih elektroničkih naprava;</p> <p>(b) osiguravanja međusobne suradnje ili stručnog mišljenja potrebnog za obavljanje posebnih zadataka;</p> <p>(c) pribavljanja i zajedničkog korištenja informacija bitnih za analizu podataka o nesreći i izradu odgovarajućih sigurnosnih preporuka na razini Zajednice;</p> <p>(d) sastavljanja zajedničkih načela za daljnje sigurnosne preporuke i prilagodbu istražnih metoda razvoju tehničkog i znanstvenog napretka;</p> <p>(e) odgovarajuće upotrebe sustava za rano uzbunjivanje iz članka 16.;</p> <p>(f) uspostavljanja pravila o povjerljivosti za zajedničko korištenje iskaza svjedoka te obradu podataka i druge dokumentacije iz članka 9., i u odnosima s trećim zemljama, u skladu s nacionalnim propisima;</p> <p>(g) organiziranja, ako je potrebno, odgovarajućeg osposobljavanja za pojedine istražitelje;</p> <p>(h) razvijanja suradnje s istražnim</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>tijelima trećih zemalja i s međunarodnim organizacijama za istraživanje pomorskih nesreća u područjima koje obuhvaća ova Direktiva;</p> <p>(i) pružanja svih korisnih informacija istražnim tijelima koja provode sigurnosne istrage.</p>   |  |                      |   |
| <p>Članak 11.</p> <p>Troškovi</p> <p>1. Ako sigurnosne istrage uključuju dvije ili više država članica, djelatnosti koje se odnose na te istrage su besplatne.</p> <p>2. Ako se zahtijeva pomoć države članice koja nije uključena u sigurnosnu istragu, države članice se dogovaraju o naknadi nastalih troškova.</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 11. i 27.</p> |
| <p>Članak 12.</p> <p>Suradnja s bitno zainteresiranim trećim zemljama</p> <p>1. Države članice u najvećoj mogućoj mjeri surađuju s drugim bitno zainteresiranim trećim zemljama u sigurnosnim istragama.</p> <p>2. Međusobnim dogovorom može</p>   |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 12.</p>       |

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>se dopustiti bitno zainteresiranim trećim zemljama da se pridruže sigurnosnoj istrazi koju vodi država članica u skladu s ovom Direktivom, u bilo kojoj fazi istrage.</p> <p>3. Suradnja države članice u sigurnosnoj istrazi koju provodi bitno zainteresirana treća zemlja ne dovodi u pitanje obveze provođenja sigurnosnih istraga i izvješćivanja u skladu s ovom Direktivom. Ako bitno zainteresirana treća zemlja vodi sigurnosnu istragu koja uključuje jednu ili više država članica, države članice mogu odlučiti da neće obavljati paralelnu sigurnosnu istragu, pod uvjetom da se sigurnosna istraga koju vodi treća zemlja provodi u skladu s Kodeksom IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda.</p> |  |                      |   |
| <p>Članak 13.</p> <p>Zaštita dokaza</p> <p>Države članice donose mjere kako bi osigurale da strane na koje se odnose nesreće i nezgode u skladu s ovom Direktivom, nastoje:</p> <p>(a) zaštititi sve podatke s pomorskih</p>   |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 15.</p> |

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>karata, iz brodskih dnevnika, elektroničkih i magnetskih zapisa i videovrpca, uključujući podatke iz VDR-a i drugih elektroničkih naprava, koji se odnose na razdoblje prije, za vrijeme i nakon nesreće;</p> <p>(b) spriječiti dopisivanje ili zapisivanje preko tih podataka, brisanje ili druge promjene tih podataka;</p> <p>(c) spriječiti ometanje svih drugih uređaja koji bi se opravdano mogli smatrati korisnima za sigurnosnu istragu nesreće;</p> <p>(d) u najbržem roku prikupiti i zaštititi sve dokaze u svrhu sigurnosne istrage.</p> |  |                      |   |
| <p>Članak 14.</p> <p>Izvješća o nesrećama</p> <p>1. Sigurnosne istrage koje se obavljaju u skladu s ovom Direktivom završavaju objavljenim izvješćem koje se predaje u obliku koji odredi mjerodavno istražno tijelo i u skladu s odgovarajućim odjeljcima Priloga I.</p> <p>Istražna tijela mogu odlučiti da se za sigurnosnu istragu koja se ne odnosi na vrlo ozbiljnu ili ozbiljnu pomorsku nesreću, ovisno o slučaju, a čiji rezultati neće utjecati</p>  |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 20. i 24.</p> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>na sprečavanje budućih nesreća i nezgoda, objavi pojednostavljeno izvješće.</p> <p>2. Istražna tijela poduzimaju sve napore da izvješće iz stavka 1., uključujući i zaključke tog izvješća te sve moguće preporuke, stave na raspolaganje javnosti, posebno pomorskom sektoru, u roku od 12 mjeseci od datuma nesreće. Ako nije moguće izraditi konačno izvješće u tom roku, objavljuje se privremeno izvješće u roku od 12 mjeseci od datuma nesreće.</p> <p>3. Istražno tijelo države članice koja vodi istragu, šalje jedan primjerak konačnog, pojednostavljenog ili privremenog izvješća Komisiji. Navedeno istražno tijelo uzima u obzir moguće tehničke primjedbe Komisije na konačna izvješća, koje ne utječu na bit rezultata, kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća na način koji najbolje doprinosi postizanju cilja ove Direktive.</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|

|  |  |               |  |
|--|--|---------------|--|
| <p>Članak 15.</p> <p>Sigurnosne preporuke</p> <p>1. Države članice osiguravaju da adresati propisno vode računa o sigurnosnim preporukama istražnih tijela te da se na temelju tih preporuka izrađuju odgovarajuće daljnje preporuke u skladu s pravom Zajednice i međunarodnim pravom.</p> <p>2. Ako je potrebno, istražno tijelo ili Komisija izrađuju sigurnosne preporuke na temelju dokumentirane analize podataka i ukupnih rezultata obavljenih sigurnosnih istraga.</p> <p>3. Sigurnosna preporuka ni u kom slučaju ne određuje odgovornost niti pripisuje krivnju za nesreću.</p> |  | Nije preuzeto | Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 22. |
| <p>Članak 16.</p> <p>Sustav za rano uzbunjivanje</p> <p>Ne dovodeći u pitanje pravo na rano uzbunjivanje, istražno tijelo države članice bez odlaganja obavješćuje Komisiju o potrebi ranog uzbunjivanja, u svakoj fazi sigurnosne istrage, ako smatra da</p>  |  | Nije preuzeto | Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 23. |

|   |  |                      |  |
|---|--|----------------------|--|
| <p>treba hitno djelovati na razini Zajednice radi sprečavanja opasnosti od novih nesreća.</p> <p>Ako je potrebno, Komisija izdaje upozorenje namijenjeno nadležnim tijelima svih drugih država članica, brodarstvu i svim drugim zainteresiranim stranama.</p>  |  |                      |  |
| <p>Članak 17.</p> <p>Europska baza podataka za pomorske nesreće</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Podaci o pomorskim nesrećama i nezgodama pohranjuju se i obrađuju pomoću Europske elektroničke baze podataka koju uspostavlja Komisija pod nazivom Europska informacijska platforma za pomorske nesreće (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP).</li> <li>2. Države članice obavješćuju Komisiju o ovlaštenim tijelima koja će imati pristup bazi podataka.</li> <li>3. Istražna tijela država članica obavješćuju Komisiju o pomorskim nesrećama i nezgodama u skladu s obrascem iz Priloga II. Također Komisiji dostavljaju podatke koje</li> </ol> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 24., 25. i 26.</p> |



|  |  |                                  |   |
|--|--|----------------------------------|---|
| <p>su dobili iz sigurnosnih istraga u skladu sa sustavom baze podataka EMCIP.</p> <p>4. Komisija i države članice razvijaju sustav baze podataka i postupak obavješćivanja o podacima u odgovarajućem vremenskom roku.</p>   |  |                                  |   |
| <p>Članak 18.</p> <p>Pravedno postupanje prema pomorcima</p> <p>Države članice, u skladu sa svojim nacionalnim pravom, uzimaju u obzir odgovarajuće odredbe smjernica IMO-a o pravednom postupanju prema pomorcima kod pomorske nesreće u vodama pod njihovom nadležnošću.</p> |  | <p>Nije preuzeto</p>             | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 28.</p> |
| <p>Članak 19.</p> <p>Odbor</p> <p>1. Komisiji pomaže Odbor za sigurna mora i sprečavanje onečišćenja s brodova (COSS) osnovan Uredbom (EZ) br. 2099/2002 Europskog</p>   |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU.</p>   |

|  |  |                                  |   |
|--|--|----------------------------------|---|
| <p>parlamenta i Vijeća (11).</p> <p>2. Ako se navodi uputa na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ uzimajući u obzir odredbe članka 8. navedene Odluke.</p> <p>Rok iz članka 5. stavka 6. Odluke 1999/468/EZ je dva mjeseca.</p> <p>3. Tamo gdje se navodi uputa na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5.a stavci 1. do 4. te članak 7. Odluke 1999/468/EZ uzimajući u obzir odredbe članka 8. navedene Odluke.</p> |  |                                  |   |
| <p>Članak 20.</p> <p>Ovlasti za izmjene</p> <p>Komisija može ažurirati definicije iz ove Direktive te upute na akte Zajednice i dokumente IMO-a radi njihovog usklađivanja s mjerama Zajednice i IMO-a koje su stupile na snagu, u okvirima određenima ovom Direktivom.</p> <p>Te mjere, namijenjene za izmjene elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njenim dopunjavanjem, donose se u skladu</p>                         |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU.</p> |

|  |  |                                  |  |
|--|--|----------------------------------|--|
| <p>s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 19. stavka 3.</p> <p>Djelujući u skladu s istim postupkom, Komisija može izmjenjivati priloge.</p> <p>Izmjene Kodeksa IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda mogu se izuzeti iz područja primjene ove Direktive u skladu s člankom 5. Uredbe (EZ) br. 2099/2002.</p>                                 |  |                                  |  |
| <p>Članak 21.</p> <p>Dodatne mjere</p> <p>Nijedna odredba ove Direktive ne sprečava državu članicu da poduzme dodatne mjere pomorske sigurnosti koje nisu obuhvaćene ovom Direktivom, pod uvjetom da te mjere ne krše odredbe ove Direktive niti na bilo koji način negativno utječu na postizanje njezinog cilja niti ugrožavaju postizanje njezinog cilja.</p> |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Prijelazne i završne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske.</p> |

|  |   |                            |  |
|--|---|----------------------------|--|
| <p>Članak 22.</p> <p>Sankcije</p> <p>Države članice određuju pravila o sankcijama za kršenje nacionalnih odredaba donesenih u skladu s ovom Direktivom, te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu primjenu. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.</p> | <p style="text-align: center;"><b>Članak 2.</b></p> <p>U članku 5. dodaju se novi stavci 2. i 3. koji glase:</p> <p>„(2) Zabranjeno je sprječavati i ometati službene radnje koje Agencija i njeni istražitelji poduzimaju u skladu s ovlastima koje su im dane ovim Zakonom i drugim propisima.</p> <p>(3) Zabranjen je svaki oblik utjecaja na neovisnost stručnog rada Agencije i njenih istražitelja.“</p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 7.</b></p> <p>Iza članka 21. dodaju se novi članci 21.a i 21.b koji glase:</p> <p style="text-align: center;">„Članak 21.a</p> <p>(1) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će pravna osoba ili javnopravno tijelo koje:</p> <p>a) spriječi ili omete službenu radnju koju Agencija i njeni istražitelji poduzimaju u skladu s ovlastima koje su im dane zakonom i drugim propisima (u skladu s člankom 5. stavkom 2.)</p> <p>b) na bilo koji način utječe na neovisnost stručnog rada Agencije i njenih istražitelja (u skladu s člankom 5. stavkom 3.).</p> <p>(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi ili čelnik javnopravnog tijela, novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna.</p> <p>(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba obrtnik i osoba koja obavlja drugu samostalnu djelatnost novčanom kaznom od 5.000,00 do 10.000,00 kuna.</p> <p>(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba novčanom kaznom od 2.000,00 do 5.000,00 kuna.</p> | <p>Djelomično preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (27.08.2018)</p> |
|--|---|----------------------------|--|

|   |  |                                  |   |
|---|--|----------------------------------|---|
|   | <p>Članak 21.b<br/>         Agencija ima status ovlaštenog tužitelja u postupcima protiv počinitelja prekršaja propisanih ovim Zakonom.“</p> |                                  |   |
| <p>Članak 23.<br/>         Izvješće o provedbi<br/>         Komisija svakih pet godina podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive i usklađenosti s njom, te ako je potrebno, predlaže daljnje mjere na temelju preporuka navedenih u tom izvješću.</p> |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU.</p> |
| <p>Članak 24.<br/>         Izmjene postojećih akata<br/>         1. Članak 12. Direktive 1999/35/EZ briše se.<br/>         2. Članak 11. Direktive 2002/59/EZ briše se.</p>   |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Odredbe o izmjenama i dopunama drugih propisa EU.</p>                        |

|  |  |                                  |  |
|--|--|----------------------------------|--|
| <p>Članak 25.</p> <p>Prenošenje u nacionalne propise</p> <p>1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 17. lipnja 2011.</p> <p>Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.</p> <p>2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.</p> |  | <p>Nije preuzeto</p>             | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 2.</p> |
| <p>Članak 26.</p> <p>Stupanje na snagu</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>  |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Prijelazne i završne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske.</p>                                     |

|   |  |                                  |  |
|---|--|----------------------------------|--|
| <p>Članak 27.</p> <p>Adresati</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>   |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Prijelazne i završne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske.</p>   |
| <p>PRILOG I.</p> <p>Sadržaj izvješća o sigurnosnoj istrazi</p> <p>Predgovor</p> <p>U ovom se dijelu određuje isključivi cilj sigurnosne istrage i navodi se da sigurnosna istraga ni u kom slučaju ne stvara pretpostavku odgovornosti ili krivnje, te da izvješće sadržajno i stilski nije namijenjeno za upotrebu u pravnim postupcima.</p> <p>(Izvješće ne bi smjelo upućivati na iskaze svjedoka niti povezivati osobu navedenu u izvješću s osobama koje su dale iskaz tijekom sigurnosne istrage.)</p> <p>1. SAŽETAK</p> <p>Ovaj dio sadrži osnovne činjenice o pomorskoj nesreći ili nezgodi: što se dogodilo, kada, gdje i kako se to</p> |  | <p>Nije preuzeto</p>             | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 21., Dodatak I. (u svezi s člankom 20. stavkom 1.)</p> |

dogodilo; također se navodi je li bilo poginulih, ozlijeđenih, šteta nanesenih brodu, teretu, trećim stranama ili okolišu.

## 2. OBJEKTIVNI PODACI

Ovaj dio sadrži nekoliko odjeljaka u kojima se navode bitni podaci za koje je istražno tijelo utvrdilo da su točni te mogu poslužiti kao dokaz za analizu i lakše razumijevanje.

Posebno su navedeni ovi podaci:

### 2.1. Podaci o brodu

Zastava/upisnik,

Identifikacija,

Glavne karakteristike,

Vlasništvo i upravljanje,

Podaci o konstrukciji

Najmanji broj članova posade,

Odobreni teret.

### 2.2. Podaci o putovanju

Luke pristajanja,



|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>Vrsta putovanja,</p> <p>Podaci o teretu,</p> <p>Broj članova posade.</p> <p>2.3. Podaci o pomorskoj nesreći ili nezgodi</p> <p>Vrsta pomorske nesreće ili nezgode,</p> <p>Datum i vrijeme,</p> <p>Pozicija i mjesto pomorske nesreće ili nezgode,</p> <p>Vanjski i unutarnji okoliš,</p> <p>Operacije broda i dio putovanja,</p> <p>Mjesto na brodu,</p> <p>Podaci o ljudskom faktoru,</p> <p>Posljedice (za ljude, brod, teret, okoliš, ostalo).</p> <p>2.4. Uključenost obalnih službi i djelovanje u nuždi</p> <p>Tko je uključen,</p> <p>Korištena sredstva,</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>Brzina djelovanja,</p> <p>Poduzete mjere,</p> <p>Postignuti rezultati.</p> <p>3. OPIS DOGAĐAJA</p> <p>Ovaj dio prikazuje rekonstrukciju pomorske nesreće ili nezgode opisom slijeda događaja kronološkim redom, prije, tijekom i nakon pomorske nesreće ili nezgode, te uključenost svih sudionika (tj. osoba, materijala, okoliša, opreme ili vanjskih utjecaja). Razdoblje koje obuhvaća rekonstrukcija ovisi o trenutku zbivanja slučajnih događaja koji su izravno utjecali na pomorsku nesreću ili nezgodu. Ovaj dio sadrži i bitne podatke o obavljenoj sigurnosnoj istrazi te rezultate istraživanja ili ispitivanja.</p> <p>4. ANALIZA</p> <p>Ovaj dio sadrži nekoliko odjeljaka u kojima se daje analiza svih slučajnih događaja, s napomenama o rezultatima svih potrebnih istraživanja ili ispitivanja obavljenih tijekom sigurnosne istrage te o svim sigurnosnim mjerama koje su možda bile</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

poduzete radi sprečavanja pomorskih nesreća.

Navedeni odjeljci trebali bi obuhvatiti:

- okolnosti i okruženje nepredvidivog događaja,
- ljudske pogreške i propuste, događaje u vezi s opasnim tvarima, utjecaje okoliša, kvarove na opremi i vanjske utjecaje,
- odlučujuće faktore u vezi s dužnostima pojedinih osoba, radnim procesima na brodu, obalnim službama ili regulativnim utjecajima.

Pomoću analize i napomena u izvješću se izvode logični zaključci utvrđivanjem svih odlučujućih faktora, uključujući i faktore rizika za koje se postojeća zaštita za sprečavanje slučajnog događaja i/ili za uklanjanje ili umanjivanje njegovih posljedica procijeni neodgovarajućom ili nepostojećom.

## 5. ZAKLJUČCI

U ovom su dijelu navedeni odlučujući faktori koji su utjecali na pomorsku nesreću te nepostojeća ili neodgovarajuća

zaštita (materijalna, funkcionalna, simbolična ili proceduralna), zbog čega bi trebalo uspostaviti sigurnosne mjere za sprečavanje pomorskih nesreća.

## 6. SIGURNOSNE PREPORUKE

Ovaj dio izvješća prema potrebi sadrži sigurnosne preporuke koje se temelje na analizama i zaključcima, a odnose se na pojedina područja, kao što su zakonski propisi, projektiranje, postupci, inspekcijski nadzor, upravljanje, zaštita zdravlja i sigurnost na radu, osposobljavanje, popravci, održavanje, pomoć s obale i djelovanje u nuždi.

Sigurnosne preporuke namijenjene su onima koji su najmjerodavniji za njihovu primjenu, kao što su vlasnici brodova, kompanije, priznate organizacije, pomorske vlasti, službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom, službe za djelovanje u nuždi, međunarodne pomorske organizacije i europske institucije, s ciljem sprečavanja pomorskih nesreća.

Ovaj dio sadrži i sve privremene sigurnosne preporuke ili sve sigurnosne mjere poduzete tijekom

|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>sigurnosne istrage.</p> <p>7. DODACI</p> <p>Izvješću se prema potrebi prilaže sljedeći neiscrpan popis podataka u tiskanom i/ili elektroničkom obliku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>—fotografije, filmovi, zvučni zapisi, pomorske karte, crteži,</li> <li>— primjenjivi standardi,</li> <li>— tehnički izrazi i kratice,</li> <li>— posebne studije o sigurnosti,</li> <li>— drugi podaci.</li> </ul> |  |                      |   |
| <p>PRILOG II.</p> <p>PODACI KOJE MORA SADRŽAVATI OBAVIJEST O POMORSKOJ NESREĆI ILI NEZGODI</p> <p>(Dio Europske informacijske platforme za pomorske nesreće)</p> <p>Napomena:Podcrtani brojevi znače da treba dostaviti podatke za svaki brod ako je u pomorsku nesreću ili nezgodu uključeno više od jednog broda.</p> <p>01.Nadležna država članica/osoba za kontakt</p> <p>02.Istražitelj države članice</p>         |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Preuzeto u: Uredba o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) članak/članci 10. i 11.</p> |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>03.Uloga države članice</p> <p>04.Pogođena obalna država</p> <p>05.Broj bitno zainteresiranih država</p> <p>06.Bitno zainteresirane države</p> <p>07.Tijelo koje obavješćuje</p> <p>08.Vrijeme obavijesti</p> <p>09.Datum obavijesti</p> <p>10.Ime broda</p> <p>11.IMO broj/posebna oznaka</p> <p>12.Zastava broda</p> <p>13.Vrsta pomorske nesreće ili nezgode</p> <p>14.Vrsta broda</p> <p>15.Datum pomorske nesreće ili nezgode</p> <p>16.Vrijeme pomorske nesreće ili nezgode</p> <p>17.Pozicija – geografska širina</p> <p>18.Pozicija – geografska dužina</p> <p>19.Mjesto pomorske nesreće ili nezgode</p> <p>20.Polazna luka</p> <p>21.Luka odredišta</p> <p>22.Sustav odvojene plovidbe</p> <p>23.Dio putovanja</p> <p>24.Operacije broda</p> <p>25.Mjesto na brodu</p> <p>26.Izgubljeni ljudski životi:</p> <p>— Posada</p> <p>— Putnici</p> <p>— Ostali</p> <p>27.Teško ozlijeđeni:</p> <p>— Posada</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Putnici</li> <li>— Ostali</li> <li>28. Onečišćenje</li> <li>29. Štete na brodu</li> <li>30. Štete na teretu</li> <li>31. Ostale štete</li> <li>32. Kratki opis pomorske nesreće ili nezgode</li> <li>33. Kratki opis razloga zbog kojih se neće provesti sigurnosna istraga.</li> </ul> |  |  |  |
|--|--|--|--|

## USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

### 1. Naziv propisa Europske unije

Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (preinaka) (Tekst značajan za EGP)

### 2. Naziv prijedloga propisa

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (II. čitanje)

### 3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa

| a)                             | b)                         | c)  | d)  |
|--------------------------------|----------------------------|---|---|
| Odredbe propisa Europske unije | Odredbe prijedloga propisa | Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu prijedloga propisa? | Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa) |



|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>POGLAVLJE I.</p> <p>OPĆE ODREDBE</p> <p>Članak 1.</p> <p>Predmet</p> <p>Ovom se Direktivom utvrđuju odredbe za osiguranje razvoja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava Unije te olakšanje pristupa tržištu usluga željezničkog prijevoza putem:</p> <p>(a) usklađivanja regulatorne strukture u državama članicama;</p> <p>(b) definiranja odgovornosti između sudionika u željezničkom sustavu Unije;</p> <p>(c) razvijanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva („CST-ovi”) i zajedničkih sigurnosnih metoda („CSM-ovi”) s ciljem postupnog dokidanja potrebe za nacionalnim pravilima;</p> <p>(d) utvrđivanja načela za izdavanje, obnovu, izmjenu i ograničavanje ili ukidanje potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti;</p> <p>(e) zahtjeva za osnivanje nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost te tijela za istragu nesreća i incidenata u svakoj državi članici; i</p> <p>(f) određivanja zajedničkih načela upravljanja, reguliranja i nadzora sigurnosti željeznice.</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |
|--|--|----------------------|---|

|   |  |               |  |
|---|--|---------------|--|
| <p>Članak 2.</p> <p>Područje primjene</p> <p>1. Ova Direktiva primjenjuje se na željeznički sustav u državama članicama koji se može raščlaniti na podsustave za strukturalna i funkcionalna područja. Ona obuhvaća sigurnosne zahtjeve za sustav kao cjelinu, uključujući sigurno upravljanje infrastrukturom i odvijanjem prometa te međudjelovanje među željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture i ostalim sudionicima željezničkog sustava Unije.</p> <p>2. Ova Direktiva se ne primjenjuje na:</p> <p>(a) podzemne željeznice;</p> <p>(b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila; ili</p> <p>(c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Unije i koje su namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni prijevoznike koji obavljaju djelatnost isključivo na tim mrežama.</p> <p>3. Države članice mogu iz područja primjene mjera za provedbu ove Direktive isključiti:</p> <p>(a) privatnu željezničku infrastrukturu,</p> |  | Nije preuzeto | Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019) |
|---|--|---------------|--|

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>uključujući sporedne kolosijeke, koju koristi vlasnik ili operator u svrhu obavljanja vlastitog prijevoza tereta ili prijevoza osoba u nekomercijalne svrhe, te vozila koja se koriste isključivo na takvoj infrastrukturi;</p> <p>(b) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu;</p> <p>(c) infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uvjetima sustava lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila; i</p> <p>(d) vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja.</p> <p>4. Neovisno o stavku 2., države članice mogu, prema potrebi, odlučiti primijeniti odredbe ove Direktive na podzemne željeznice i druge lokalne sustave u skladu s nacionalnim pravom.</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>Članak 3.</p> <p>Definicije</p> <p>Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije:</p> <p>1.,„željeznički sustav Unije” znači željeznički sustav Unije kako je definiran u članku 2. točki 1. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>2.,„upravitelj infrastrukture” znači upravitelj infrastrukture kako je definiran u članku 3. točki 2. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća (10);</p> <p>3.,„željeznički prijevoznik” znači željeznički prijevoznik kako je definiran u članku 3. točki 1. Direktive 2012/34/EU i bilo koje drugo javno ili privatno poduzeće čija je djelatnost prijevoz robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu to poduzeće treba osigurati vuču, uključujući poduzeća koja osiguravaju samo vuču;</p> <p>4.,„tehnička specifikacija za interoperabilnost” (TSI) znači specifikacija donesena u skladu s Direktivom (EU) 2016/797, kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Unije;</p> <p>5.,„zajednički sigurnosni ciljevi” (CST-ovi) znači minimalne razine sigurnosti koje treba dosegnuti sustav kao cjelina i, kada je to izvedivo, različiti dijelovi</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |
|--|--|----------------------|---|

željezničkog sustava Unije (kao što je konvencionalni željeznički sustav, željeznički sustav velikih brzina, dugački željeznički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prijevoz tereta);

6. „zajedničke sigurnosne metode” (CSM-ovi) znači metode kojima se opisuje ocjena razine sigurnosti i postizanje sigurnosnih ciljeva te usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima;

7. „nacionalno tijelo nadležno za sigurnost” znači nacionalno tijelo kojemu su povjerene zadaće u vezi sa sigurnošću željeznice u skladu s ovom Direktivom ili bilo koje tijelo kojemu je više država članica povjerilo te zadaće kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti;

8. „nacionalna pravila” znače sva obvezujuća pravila donesena u nekoj državi članici, neovisno o tome koje tijelo ih izdaje, koja sadrže zahtjeve u vezi sa sigurnošću željeznica ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Unije ili međunarodnim pravilima, i koja se u toj državi članici primjenjuju na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture ili treće osobe;

9. „sustav upravljanja sigurnošću” znači organizacija, aranžmani i postupci koje uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik radi osiguranja sigurnog upravljanja svojom djelatnošću;

10. „glavni istražitelj” znači osoba

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>odgovorna za organizaciju i provedbu istrage te nadzor nad njom;</p> <p>11. „nesreća” znači neželjeni ili nenamjeravani iznenadni događaj ili specifični niz takvih događaja koji imaju štetne posljedice; nesreće se dijele u sljedeće kategorije: sudari; iskliznuća; nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima; nesreće s ljudskim žrtvama koje uključuju željeznička vozila u pokretu; požari i drugo;</p> <p>12. „ozbiljna nesreća” znači svaki sudar vlakova ili iskliznuće vlaka koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške ozljede pet ili više osoba ili veliku štetu na željezničkim vozilima, infrastrukturi ili okolišu te svaka druga nesreća sa sličnim posljedicama koja ima očigledan utjecaj na reguliranje sigurnosti željeznice ili upravljanje sigurnošću;</p> <p>„velika šteta” znači šteta koju istražno tijelo može odmah procijeniti na ukupno najmanje 2 milijuna EUR;</p> <p>13. „incident” znači svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, koji utječe ili može utjecati na sigurnost željezničkog prijevoza;</p> <p>14. „istraga” znači postupak koji se provodi u svrhu sprečavanja nesreća i incidenata koji uključuje prikupljanje i analizu podataka, izvođenje zaključaka, uključujući utvrđivanje uzrokâ i, prema potrebi, izradu sigurnosnih preporuka;</p> <p>15. „uzroci” znači radnje, propusti, događaji</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>ili uvjeti, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta;</p> <p>16. „laka željeznica” znači gradski i/ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpornošću na sudare kategorije C-III ili C-IV (u skladu s EN 15227:2011) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna tlačna sila u području priključivanja vagona); sustavi lake željeznice mogu imati vlastitu trasu ili je mogu dijeliti s cestovnim prijevozom te obično ne razmjenjuju vozila s prijevozom putnika ili tereta na dugim relacijama;</p> <p>17. „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti” znači tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, izdavanje potvrde i pregled; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „prijavljeno tijelo” nakon što ga prijavi država članica; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „imenovano tijelo” nakon što ga imenuje država članica;</p> <p>18. „sastavni dijelovi interoperabilnosti” znači sastavni dijelovi operabilnosti kako su definirani u članku 2. točki 7. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>19. „posjednik” znači fizička ili pravna osoba koja kao vlasnik vozila ili imatelj prava korištenja upotrebljava vozilo kao prijevozno sredstvo te je kao takva</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>registrirana u registru vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>20., „subjekt nadležan za održavanje” („ECM”) znači subjekt koji je nadležan za održavanje vozila i koji je kao takav registriran u registru vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>21., „vozilo” znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na kotačima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega; vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava;</p> <p>22., „proizvođač” znači proizvođač kako je definiran u članku 2. točki 36. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>23., „pošiljatelj” znači poduzeće koje šalje robu u vlastito ime ili u ime treće osobe;</p> <p>24., „primatelj” znači svaka fizička ili pravna osoba koja prima robu u skladu s ugovorom o prijevozu; ako se prijevoz obavlja bez ugovora o prijevozu, svaka fizička ili pravna osoba koja preuzme robu pri dolasku smatra se primateljem;</p> <p>25., „utovarivač” znači poduzeće koje u ili na vagon ili kontejner utovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili koje na vagon utovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne;</p> <p>26., „istovarivač” znači poduzeće koje s vagona istovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|



|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>prenosive cisterne ili bilo koje poduzeće koje iz ili sa vagona ili kontejnera istovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili bilo koje poduzeće koje iskrcava robu iz cisterne (vagenske cisterne, cisterne koja se može skinuti, prenosive cisterne ili kontejnera cisterne) ili iz baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera ili iz vagona, velikog spremnika ili manjeg spremnika za prijevoz rasutog tereta ili kontejnera za prijevoz rasutog tereta;</p> <p>27. „punilac” znači poduzeće koje utovaruje robu u cisternu (uključujući vagonu cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), u vagon, u veliki kontejner ili manji kontejner za prijevoz rasutog tereta, u baterijski vagon ili u višedijelni plinski kontejner;</p> <p>28. „praznilac” znači poduzeće koje istovaruje robu iz cisterne (uključujući vagonu cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), iz vagona, velikog kontejnera ili manjeg kontejnera za prijevoz rasutog tereta, baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera;</p> <p>29. „prijevoznik” znači poduzeće koji obavlja prijevoz u skladu s ugovorom o prijevozu;</p> <p>30. „naručitelj” znači javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava;</p> <p>31. „vrsta djelovanja” znači vrsta koju obilježava prijevoz putnika, uključujući ili isključujući usluge prijevoza pri velikim brzinama, prijevoz tereta, uključujući ili isključujući usluge prijevoza opasnih tvari te samo usluge ranžiranja;</p> <p>32. „opseg djelovanja” znači opseg koji je obilježen brojem putnika i/ili količinom robe i procijenjenom veličinom željezničkog prijevoznika u pogledu broja zaposlenika koji rade u željezničkom sektoru (primjerice, kao mikro, malo, srednje ili veliko poduzeće);</p> <p>33. „područje djelovanja” znači mreža ili mreže u jednoj državi članici ili više njih na kojima željeznički prijevoznik namjerava obavljati svoju djelatnost.</p> |  |                      |   |
| <p>POGLAVLJE II.</p> <p>RAZVOJ SIGURNOSTI ŽELJEZNICA I UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU ŽELJEZNICA</p> <p>Članak 4.</p> <p>Uloga sudionika u željezničkom sustavu Unije u razvoju i poboljšanju sigurnosti željeznica</p> <p>1. S ciljem razvoja i poboljšanja sigurnosti željeznica, države članice u granicama svojih nadležnosti:</p>   |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>(a) osiguravaju općenito održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to razumno izvedivo, njezino kontinuirano poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije i međunarodnih pravila te tehnički i znanstveni napredak, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća;</p> <p>(b) osiguravaju da se sve primjenjivo zakonodavstvo izvršava na otvoren i nediskriminirajući način, potičući razvoj jedinstvenog europskog sustava željezničkog prijevoza;</p> <p>(c) osiguravaju da se mjerama za razvoj i poboljšanje sigurnosti željeznice uzima u obzir potreba za pristupom utemeljenim na sustavu;</p> <p>(d) osiguravaju da odgovornost za siguran rad željezničkog sustava Unije i upravljanje rizicima koji su s time povezani snose upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, pri čemu je svaki odgovoran za svoj dio sustava, čime ih se obvezuje da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. provode potrebne mjere za upravljanje rizicima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a), prema potrebi u međusobnoj suradnji;</li> <li>ii. primjenjuju pravila Unije i nacionalna pravila;</li> <li>iii. uspostave sustave upravljanja sigurnošću u skladu s ovom Direktivom;</li> </ul> <p>(e) ne dovodeći u pitanje građanskopravnu</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>odgovornost u skladu s pravnim zahtjevima država članica, osiguravaju da je svaki upravitelj infrastrukture i svaki željeznički prijevoznik odgovoran dotičnim korisnicima, klijentima, radnicima i drugim sudionicima iz stavka 4. za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga;</p> <p>(f)razvijaju i objavljuju godišnje sigurnosne planove u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje CST-ova; i</p> <p>(g)prema potrebi, podržavaju Agenciju u njezinom radu na nadgledanju razvoja sigurnosti željeznica na razini Unije.</p> <p>2. Agencija, u granicama svojih nadležnosti, osigurava opće održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to razumno izvedivo, njezino kontinuirano poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije te tehnički i znanstveni napredak, pri čemu se prednost daje sprečavanju ozbiljnih nesreća.</p> <p>3. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture:</p> <p>(a)provode potrebne mjere za upravljanje rizicima iz članka 6. stavka 1. točke (a), prema potrebi u međusobnoj suradnji i suradnji s drugim sudionicima;</p> <p>(b)u svojim sustavima upravljanja sigurnošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>i trećih osoba;</p> <p>(c) prema potrebi, ugovorno obvezuju druge sudionike iz stavka 4. koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije da provode mjere za upravljanje rizicima; i</p> <p>(d) osiguravaju da njihovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-ova za postupke nadgledanja koji su utvrđeni u CSM-ovima o nadgledanju iz članka 6. stavka 1. točke (c) te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koje treba predočiti na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.</p> <p>4. Ne dovodeći u pitanje odgovornosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz stavka 3., subjekti nadležni za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije, uključujući proizvođače, pružatelje usluga održavanja, posjednike, pružatelje usluga, naručitelje, prijevoznike, pošiljatelje, primatelje, punioce, praznioce, utovarivače, istovarivače:</p> <p>(a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima;</p> <p>(b) osiguravaju da podsustavi, pribor i oprema koje dostavljaju te usluge koje pružaju ispunjavaju navedene zahtjeve i uvjete korištenja kako bi ih dotični</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture mogao koristiti na siguran način.</p> <p>5. Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i svi sudionici iz stavka 4. koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostacima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsustava ili su obaviješteni o njima, u granicama svojih nadležnosti:</p> <p>(a) poduzimaju sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni sigurnosni rizik;</p> <p>(b) obavješćuju o tim rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili poduzimanje svakog daljnjeg potrebnog korektivnog djelovanja radi osiguranja neprekinute izvedbe željezničkog sustava Unije u pogledu sigurnosti. Agencija može uspostaviti alat kojim bi se olakšala ta razmjena informacija među relevantnim sudionicima, uzimajući u obzir privatnost uključenih korisnika, rezultate analize troškova i koristi, kao i informatičke aplikacije i registre koje je Agencija već uspostavila.</p> <p>6. U slučaju razmjene vozila među željezničkim prijevoznicima, svaki sudionik koji je uključen u razmjenu razmjenjuje sve informacije relevantne za siguran rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na,</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|

|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>stanje i povijest dotičnog vozila, elemente dokumentacije o održavanju u svrhu sljedivosti, sljedivost utovarnih djelatnosti i teretne listove.</p>  |  |                      |   |
| <p>Članak 5.</p> <p>Zajednički sigurnosni pokazatelji („CSI-ovi”)</p> <p>1. Kako bi se olakšala procjena ostvarenja CST-ova i osiguralo nadgledanje općeg razvoja sigurnosti željeznice, države članice prikupljaju informacije o CSI-ovima putem godišnjih izvješća nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost iz članka 19.</p> <p>2. CSI-ovi su navedeni u Prilogu I.</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |
| <p>Članak 6.</p> <p>Zajedničke sigurnosne metode („CSM-ovi”)</p> <p>1. CSM-ovi opisuju način na koji se ocjenjuju razine sigurnosti, ostvarivanje sigurnosnih ciljeva i usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima, uključujući, prema potrebi, putem neovisnog tijela za ocjenu, objašnjavajući i definirajući:</p> <p>(a) metode vrednovanja i procjene rizika;</p>      |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>(b) metode za ocjenu sukladnosti sa zahtjevima iz potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti izdanih u skladu s člancima 10. i 12.;</p> <p>(c) metode nadzora koje trebaju primijeniti nacionalna tijela nadležna za sigurnost i metode nadgledanja koje trebaju primijeniti željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje;</p> <p>(d) metode za ocjenjivanje razine sigurnosti i izvedbe željezničkih prijevoznika u pogledu sigurnosti na nacionalnoj razini i razini Unije;</p> <p>(e) metode za ocjenjivanje ostvarenja sigurnosnih ciljeva na nacionalnoj razini i razini Unije; i</p> <p>(f) sve ostale metode koje obuhvaćaju postupak sustava upravljanja sigurnošću koje moraju biti usklađene na razini Unije.</p> <p>2. Komisija provedbenim aktima daje mandat Agenciji za izradu nacrtu CSM-ova i njihovih izmjena te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji na temelju jasnog obrazloženja potrebe za novim ili izmijenjenim CSM-om i njegovog utjecaja na postojeća pravila i razinu sigurnosti željezničkog sustava Unije. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3. Ako odbor iz članka 28. („odbor”) ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|



provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Pri izradi, donošenju i preispitivanju CSM-ova uzimaju se u obzir mišljenja korisnika, nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i dionika, među ostalim, prema potrebi, socijalnih partnera. Preporukama se prilaže izvješće o rezultatima tog savjetovanja i izvješće s procjenom učinka novog ili izmijenjenog CSM-a koji treba donijeti.

3. Za vrijeme izvršavanja mandata iz stavka 2. Agencija ili Komisija sustavno i redovno izvješćuju odbor o pripremnom radu na CSM-ovima. Komisija za vrijeme tog rada može Agenciji upućivati korisne preporuke u vezi s CSM-ovima i analizom troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti da Agencija ispita alternativna rješenja te da se procjena troškova i koristi tih alternativnih rješenja navede u izvješću koje je priloženo nacrtu CSM-ova.

Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.

4. Komisija ispituje preporuku koju je izdala Agencija kako bi provjerila je li ispunjen mandat iz stavka 2. Ako mandat nije ispunjen, Komisija od Agencije traži da preispita svoju preporuku, navođenjem točaka mandata koje nisu ispunjene. Komisija iz opravdanih razloga može

|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>odlučiti izmijeniti mandat dodijeljen Agenciji u skladu s postupkom navedenim u stavku 2.</p> <p>Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.</p> <p>5. CSM-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom i globalni razvoj sigurnosti željeznica te s ciljem općenitog održavanja i, kada je to razumno izvedivo, kontinuiranog poboljšanja sigurnosti.</p> <p>6. Na temelju preporuke koju je izdala Agencija i nakon ispitivanja iz stavka 4. ovog članka Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 27. u vezi sa sadržajem CSM-ova i svih njihovih izmjena.</p> <p>7. Države članice bez odgode donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila u svjetlu donošenja i izmjena CSM-ova.</p> |  |                      |   |
| <p>Članak 7.</p> <p>Zajednički sigurnosni ciljevi („CST-ovi”)</p> <p>1. CST-ovima se uspostavljaju minimalne razine sigurnosti koje sustav kao cjelina treba dosegnuti te, kada je to izvedivo, različiti dijelovi željezničkog sustava u</p>   |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

svakoj državi članici i u Uniji. CST-ovi mogu biti izraženi u kriterijima za prihvatljivost rizika ili ciljnim razinama sigurnosti i posebno uzimaju u obzir:

- (a) pojedinačne rizike koji se odnose na putnike, osoblje, uključujući zaposlenike ili izvođače, korisnike željezničko-cestovnih prijelaza i ostale te, ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, pojedinačne rizike koji se odnose na neovlaštene osobe;
- (b) društvene rizike.

2. Komisija provedbenim aktima daje mandat Agenciji za izradu nacrtu CST-ova i njihovih izmjena te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji na temelju jasnog obrazloženja potrebe za novim ili izmijenjenim CST-om i njegovog utjecaja na postojeća pravila. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Za vrijeme izvršavanja mandata iz stavka 2. ovog članka Agencija ili Komisija sustavno i redovno izvješćuju odbor o pripremnom radu na CSM-ovima. Komisija za vrijeme tog rada može Agenciji upućivati korisne preporuke u vezi s CSM-ovima i

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>analizom troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti da Agencija ispita alternativna rješenja te da se procjena troškova i koristi tih alternativnih rješenja navede u izvješću koje je priloženo nacrtu CSM-ova.</p> <p>Pri izvršavanju zadataka navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.</p> <p>4. Komisija ispituje preporuku koju je izdala Agencija kako bi provjerila je li ispunjen mandat iz stavka 2. Ako mandat nije ispunjen, Komisija od Agencije traži da preispita svoju preporuku, navođenjem točaka mandata koje nisu ispunjene. Komisija iz opravdanih razloga može odlučiti izmijeniti mandat dodijeljen Agenciji u skladu s postupkom navedenim u stavku 2.</p> <p>Pri izvršavanju zadataka navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.</p> <p>5. CST-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir globalni razvoj sigurnosti željeznica. Revidirani CST-ovi odražavaju svako prioritetno područje u kojem treba dodatno poboljšati sigurnost.</p> <p>6. Na temelju preporuke koju je izdala Agencija i nakon ispitivanja iz stavka 4 ovog članka Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 27. u</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>vezi sa sadržajem CSM-ova i svih njihovih izmjena.</p> <p>7. Države članice donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila kako bi ostvarile barem CST-ove i sve revidirane CST-ove u skladu s rasporedom provedbe koji im je priložen. Te se izmjene uzimaju u obzir u godišnjim sigurnosnim planovima iz članka 4. stavka 1. točke (f). Države članice o tim pravilima obavješćuju Komisiju u skladu s člankom 8.</p>  |  |                      |   |
| <p>Članak 8.</p> <p>Nacionalna pravila u području sigurnosti</p> <p>1. Nacionalna pravila o kojima je obaviješteno do 15. lipnja 2016. u skladu s Direktivom 2004/49/EZ primjenjuju se ako:</p> <p>(a) pripadaju jednoj od kategorija utvrđenih u Prilogu II., i</p> <p>(b) su usklađena s pravom Unije, uključujući posebice TSI-ove, CST-ove i CSM-ove; te</p> <p>(c) ne bi rezultirala proizvoljnom diskriminacijom ili prikrivenim ograničenjem željezničkog prijevoza među državama članicama.</p> <p>2. Do 16. lipnja 2018. države članice preispituju nacionalna pravila iz stavka 1. i stavljaju izvan snage:</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

- (a) sva nacionalna pravila o kojima nije obaviješteno ili koja ne ispunjavaju kriterije utvrđene u stavku 1.;
- (b) sva nacionalna pravila koja su na temelju prava Unije postala suvišna, uključujući posebice TSI-ove, CST-ove i CSM-ove.

U tu svrhu države članice mogu se koristiti alatom za upravljanje pravilima iz članka 27. stavka 4. Uredbe (EU) 2016/796 i mogu od Agencije zatražiti da ispita određena pravila u odnosu na kriterije utvrđene u ovom stavku.

3. Države članice mogu utvrditi nova nacionalna pravila na temelju ove Direktive samo u sljedećim slučajevima:

- (a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena CSM-om;
- (b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ovima;
- (c) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta;
- (d) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo;
- (e) kada pravila o zahtjevima koje treba ispunjavati osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije za odabir, fizičku i psihičku sposobnost te stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćena TSI-om ili Direktivom 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (11).

4. Države članice podnose nacrt novog nacionalnog pravila Agenciji i Komisiji na razmatranje pravovremeno i u rokovima iz članka 25. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/796 prije očekivanog uvođenja predloženog novog pravila u nacionalni pravni sustav, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da je nacrt u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi Agencija mogla provesti ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.

5. U slučaju hitnih preventivnih mjera države članice mogu odmah donijeti i primjenjivati novo pravilo. O tom pravilu obavješćuje se u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i podložno ocjeni Agencije u skladu s člankom 26. stavcima 1., 2. i 5. Uredbe (EU) 2016/796.

6. Ako Agencija utvrdi da je neko nacionalno pravilo, bez obzira na to je li o njemu obaviješteno ili ne, postalo suvišno ili da je u suprotnosti s CSM-ovima ili nekim drugim pravom Unije donesenim nakon početka primjene dotičnog nacionalnog pravila, primjenjuje se postupak predviđen u članku 26. Uredbe (EU) 2016/796.

7. Države članice obavješćuju Agenciju i

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>Komisiju o donesenim nacionalnim pravilima. One se koriste odgovarajućim informatičkim sustavom u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da su postojeća nacionalna pravila lako dostupna, u javnoj domeni i da se u njima koristi terminologija koju sve zainteresirane strane mogu razumjeti. Od država članica može se zatražiti da pruže dodatne informacije o svojim nacionalnim pravilima.</p> <p>8. Države članice mogu odlučiti da ne obavijeste o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice navode ta pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797 ili ih naznačuju u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU u kojem su objavljena ta pravila i ograničenja.</p> <p>9. Nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku obavješćivanja predviđenom Direktivom (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća (12).</p> <p>10. Nacrte nacionalnih pravila i postojeća nacionalna pravila ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u člancima 25. i 26. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>11. Ne dovodeći u pitanje stavak 8., nacionalna pravila o kojima se nije</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|



|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>obavijestilo u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ove Direktive.</p>   |  |                      |   |
| <p>Članak 9.</p> <p>Sustavi upravljanja sigurnošću</p> <p>1. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici uspostavljaju svoje sustave upravljanja sigurnošću radi osiguranja da željeznički sustav Unije može ostvariti barem CST-ove, da je sukladan sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenima u TSI-ovima te da se primjenjuju relevantni dijelovi CSM-ova i nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 8.</p> <p>2. Sustav upravljanja sigurnošću mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima i mora posebno opisivati raspodjelu odgovornosti unutar organizacije upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. Mora pokazati na koji je način osigurana kontrola od strane uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njegovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje sustava upravljanja sigurnošću. On mora uključivati jasnu obvezu dosljedne</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>primjene znanja i metoda u vezi s ljudskim čimbenicima. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici putem sustava upravljanja sigurnošću promiču kulturu uzajamnog povjerenja, pouzdanja i učenja u kojoj se osoblje potiče da doprinosi razvoju sigurnosti, osiguravajući pritom povjerljivost.</p> <p>3. Sustav upravljanja sigurnošću sadrži sljedeće osnovne elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) sigurnosnu politiku koju je odobrio izvršni direktor organizacije i o kojoj je obavijestio sve osoblje;</li> <li>(b) kvalitativne i kvantitativne ciljeve organizacije za održavanje i unapređenje sigurnosti te planove i postupke za postizanje tih ciljeva;</li> <li>(c) postupke za ispunjavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i operativnih normi ili drugih propisanih uvjeta, kako su utvrđeni u TSI-ovima, nacionalnim pravilima iz članka 8. i Priloga II., u drugim relevantnim pravilima ili u odlukama tijela;</li> <li>(d) postupke za osiguranje usklađenosti s normama i drugim propisanim uvjetima tijekom cijelog životnog ciklusa opreme i obavljanja djelatnosti;</li> <li>(e) postupke i metode za otkrivanje rizika, provedbu procjene rizika i implementaciju mjera za upravljanje rizicima u slučaju kada promjena uvjeta poslovanja ili uvođenje novih materijala</li> </ul> |  |  |  |
|--|--|--|--|

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili sučelje čovjek-stroj-organizacija;</p> <p>(f)osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sustava radi osiguranja održavanja osposobljenosti osoblja i odgovarajućeg obavljanja zadaća, uključujući aranžmane u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti;</p> <p>(g)aranžmane za pružanje dostatnih informacija unutar organizacije i, prema potrebi, između organizacija u željezničkom sustavu;</p> <p>(h)postupke i oblike za dokumentiranje informacija o sigurnosti i određivanje postupka za kontrolu konfiguracije bitnih informacija o sigurnosti;</p> <p>(i)postupke kojima se osigurava prijavljivanje, istraživanje i analiziranje nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i ostalih opasnih događaja te poduzimanje potrebnih preventivnih mjera; i</p> <p>(j)osiguravanje planova djelovanja, upozoravanja i informiranja u izvanrednim situacijama koji su dogovoreni s odgovarajućim javnim tijelima; i</p> <p>(k)osiguravanje redovitih unutarnjih revizija sustava upravljanja sigurnošću.</p> <p>Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici dodaju sve ostale elemente koji su potrebni kako bi se obuhvatili sigurnosni rizici, u skladu s procjenom rizika koji proizlaze iz njihove vlastite djelatnosti.</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>4. Sustav upravljanja sigurnošću prilagođen je vrsti, opsegu, području djelovanja i drugim uvjetima djelatnosti koja se obavlja. Njime se osigurava upravljanje svim rizicima povezanim s djelatnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući pružanje usluga održavanja, ne dovodeći u pitanje članak 14., i nabavu materijala te ugovaranje vanjskih usluga. Ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, sustavom upravljanja sigurnošću također se uzimaju u obzir, kada je to primjereno i razumno, rizici koji proizlaze iz djelatnosti drugih sudionika iz članka 4.</p> <p>5. Sustavom upravljanja sigurnošću bilo kojeg upravitelja infrastrukture uzimaju se u obzir učinci obavljanja djelatnosti različitih željezničkih prijevoznika na mrežu te se njime svim željezničkim prijevoznicima osigurava da mogu djelovati u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima te s uvjetima koji su utvrđeni u njihovoj potvrdi o sigurnosti.</p> <p>Sustavi upravljanja sigurnošću razvijaju se s ciljem koordiniranja postupaka u slučaju izvanrednih situacija koje provodi upravitelj infrastrukture sa svim željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge na njegovoj infrastrukturi i s hitnim službama kako bi se olakšala brza intervencija službi spašavanja te sa svakom drugom stranom</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

koja bi u izvanrednu situaciju mogla biti uključena. Kada je riječ o prekograničnoj infrastrukturi, suradnjom među relevantnim upraviteljima infrastrukture olakšava se potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih hitnih službi s obje strane granice.

Nakon ozbiljne nesreće željeznički prijevoznik pruža pomoć žrtvama pomažući im u postupcima u povodu pritužbi u skladu s pravom Unije, a osobito Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća (13), ne dovodeći pritom u pitanje obveze drugih strana. U okviru takve pomoći koriste se kanali za komunikaciju s obiteljima žrtava te ona uključuje psihološku podršku za žrtve nesreće i njihove obitelji.

6. Prije 31. svibnja svake godine svi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici podnose nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost godišnje izvješće o sigurnosti koje se odnosi na prethodnu kalendarsku godinu. Izvješće o sigurnosti sadrži:

- (a) podatke o tome kako se ispunjavaju korporativni sigurnosni ciljevi organizacije i rezultate sigurnosnih planova;
- (b) pregled razvoja nacionalnih sigurnosnih pokazatelja i CSI-ova iz članka 5., ako je to relevantno za organizaciju koja podnosi izvješće;
- (c) rezultate unutarnje revizije sigurnosti;

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>(d) zapažanja o smetnjama i ispadima u radu pri odvijanju željezničkog prijevoza i upravljanju infrastrukturom koji bi mogli biti relevantni za nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, uključujući sažetak informacija koje su pružili relevantni sudionici u skladu s člankom 4. stavkom 5. točkom (b); i</p> <p>(e) izvješće o primjeni relevantnih CSM-ova.</p> <p>7. Na temelju informacija koje su dostavila nacionalna tijela nadležna za sigurnost u skladu s člancima 17. i 19., Agencija može Komisiji uputiti preporuku za CSM koja obuhvaća elemente sustava upravljanja sigurnošću koji trebaju biti usklađeni na razini Unije, među ostalim putem usklađenih normi, kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (f). U tom slučaju primjenjuje se članak 6. stavak 2.</p> |  |                      |   |
| <p>POGLAVLJE III.</p> <p>IZDAVANJE POTVRDA I UVJERENJA O SIGURNOSTI</p> <p>Članak 10.</p> <p>Jedinstvena potvrda o sigurnosti</p> <p>1. Ne dovodeći u pitanje stavak 9., pristup željezničkoj infrastrukturi odobrava se samo željezničkim prijevoznicima koji imaju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju je</p>  |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

izdala Agencija u skladu sa stavcima od 5. do 7. ili koje je izdalo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu sa stavkom 8.

Svrha jedinstvene potvrde o sigurnosti jest pružanje dokaza o tome da je dotični željeznički prijevoznik ustanovio sustav upravljanja sigurnošću i da može na siguran način obavljati djelatnost na planiranom području djelovanja.

2. U svom zahtjevu za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željeznički prijevoznik navodi vrstu i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te planirano područje djelovanja.

3. Uz zahtjev za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti prilaže se dokumentacija koja sadrži dokumentirane dokaze:

- (a) da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću u skladu s člankom 9. i da taj sustav ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-ovima, CSM-ovima i CST-ovima i ostalom relevantnom zakonodavstvu kako bi se upravljalo rizicima i osiguralo sigurno obavljanje usluga prijevoza na mreži; i
- (b) da željeznički prijevoznik, prema potrebi, ispunjava zahtjeve utvrđene u relevantnim nacionalnim pravilima o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 8.

Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima,

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevima i odlukama odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>4. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavku 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom i razumnom roku, a u svakom slučaju, najkasnije četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva dostavio sve potrebne informacije i sve dodatne tražene informacije. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavku 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja potvrde koje treba utvrditi u provedbenom aktu, kako je navedeno u stavku 10.</p> <p>5. Agencija izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željezničkim prijevoznicima čije se područje djelovanja nalazi u jednoj državi članici ili više njih. Kako bi izdala takvu potvrdu, Agencija:</p> <p>(a) ocjenjuje elemente navedene u stavku 3. točki (a); i</p> <p>(b) odmah upućuje cjelokupnu dokumentaciju željezničkog prijevoznika nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost na planiranom području djelovanja radi ocjene elemenata</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|



navedenih u stavku 3. točki (b).

U okviru gore navedenih ocjena Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost ovlaštena su obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika i provoditi revizije, te mogu zatražiti relevantne dodatne informacije. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost koordiniraju organizaciju takvih posjeta, revizija i inspekcija.

6. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti Agencija obavješćuje željezničkog prijevoznika o tome da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. S obzirom na cjelovitost, relevantnost i dosljednost dokumentacije Agencija također može ocijeniti elemente navedene u stavku 3. točki (b).

Agencija u cijelosti uzima u obzir ocjene iz stavka 5. prije donošenja odluke o izdavanju jedinstvene potvrde o sigurnosti.

Agencija preuzima punu odgovornost za sve jedinstvene potvrde o sigurnosti koje izdaje.

7. Ako se Agencija ne složi s negativnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 5. točkom (b), o tome obavješćuje dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i željezničkog prijevoznika. Ako u roku od mjesec dana nakon što je Agencija o svojem neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili tijela nadležna za sigurnost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku, osim ako su nacionalno tijelo ili tijela nadležna za sigurnost predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796. Odbor za žalbe odlučuje o tome hoće li potvrditi nacrt odluke Agencije u roku od mjesec dana od zahtjeva nacionalnog tijela ili nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.</p> <p>Ako se odbor za žalbe složi s Agencijom, Agencija donosi odluku bez odgode.</p> <p>Ako se odbor za žalbe složi s negativnom ocjenom nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, Agencija izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti za područje djelovanja koje isključuje dijelove mreže za koje je dobivena negativna ocjena.</p> <p>Ako se Agencija ne složi s pozitivnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 5. točkom (b), ona o tome obavješćuje dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjeseca dana nakon što je Agencija o svom neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku.

8. Kada je područje djelovanja ograničeno na jednu državu članicu, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost te države članice može, na vlastitu odgovornost i na zahtjev podnositelja zahtjeva, izdati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti. Kako bi izdalo takvu potvrdu, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na sve elemente navedene u stavku 3. i primjenjuje praktične aranžmane koje treba utvrditi u provedbenim aktima iz stavka 10. U okviru gore navedenih ocjena nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ovlašteno je obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika te provoditi revizije. U roku od mjesec dana od primitka

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>zahtjeva podnositelja zahtjeva, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obavješćuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije. Jedinствена potvrda o sigurnosti važeća je i bez proširenja područja djelovanja za željezničke prijevoznike koji voze do kolodvora u susjednim državama članicama sa sličnim značajkama mreže te sličnim operativnim pravilima, ako su ti kolodvori u blizini granice, nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ta savjetovanja mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili biti navedena u prekograničnom sporazumu među državama članicama ili nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost.</p> <p>Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost preuzima punu odgovornost za svaku jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju izdaje.</p> <p>9. Država članica može operatorima iz trećih zemalja odobriti pristup kolodvoru na svojem državnom području koji je određen za prekogranične aktivnosti i nalazi se u blizini granice te države članice, a da za to ne mora zahtijevati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, pod uvjetom da se osigura primjerena razina sigurnosti putem:</p> <p>(a) prekograničnog sporazuma između dotične države članice i susjedne treće zemlje; ili</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

(b)ugovornih aranžmana između operatora iz treće zemlje i željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koji imaju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti za rad na toj mreži, pod uvjetom da njihov sustav upravljanja sigurnošću pravilno odražava aspekte tih aranžmana povezane se sigurnošću.

10. Do 16. lipnja 2018. Komisija provedbenim aktima donosi praktične aranžmane kojima se utvrđuje:

- (a)način na koji podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti utvrđene u ovom članku te se navode potrebni dokumenti;
- (b)pojedinstvi postupka izdavanja potvrde, kao što su postupovne faze i rokovi za svaku fazu postupka;
- (c)način na koji Agencija i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poštuju zahtjeve utvrđene u ovom članku u različitim fazama postupka podnošenja zahtjeva i izdavanja potvrde, među ostalim pri ocjenjivanju dokumentacije podnositelja zahtjeva; i
- (d)razdoblje važenja jedinstvenih potvrda o sigurnosti koje su izdali Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost, posebno u slučaju ažuriranja bilo koje jedinstvene potvrde o sigurnosti zbog promjena u vezi s vrstom, opsegom i područjem djelovanja.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.. Njima se u obzir uzima iskustvo stečeno tijekom provedbe Uredbe Komisije (EZ) br. 653/2007 (14) i Uredbe Komisije (EU) br. 1158/2010 (15) te iskustvo stečeno tijekom pripreme sporazumâ o suradnji iz članka 11. stavka 1.

11. U jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti utvrđuju se vrsta i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te područje djelovanja. Jedinstvena potvrda o sigurnosti može također obuhvaćati sporedne kolosijeke koje željeznički prijevoznik posjeduje ako su oni obuhvaćeni njegovim sustavom upravljanja sigurnošću.

12. Svaka odluka kojom se odbija izdavanje jedinstvene potvrde o sigurnosti ili kojom se isključuje dio mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u stavku 7. obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od primitka odluke podnositelj zahtjeva može od Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, prema potrebi, zatražiti preispitivanje odluke. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost imaju dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje da potvrde ili opozovu svoju odluku.

Ako negativna odluka Agencije bude

potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.

Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe u skladu s nacionalnim pravom. Države članice za potrebe tog žalbenog postupka mogu odrediti regulatorno tijelo iz članka 56. Direktive 2012/34/EU. U tom slučaju primjenjuje se članak 18. stavak 3. ove Direktive.

13. Jedinствena potvrda o sigurnosti koju je u skladu s ovim člankom izdala Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obnavlja se po primitku zahtjeva željezničkog prijevoznika u vremenskim razmacima koji ne premašuju pet godina. Potvrda se ažurira u cijelosti ili djelomično uvijek kada se vrsta ili opseg djelovanja znatno promijeni.

14. Ako podnositelj zahtjeva već posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa stavicama od 5. do 7. i želi proširiti svoje područje djelovanja ili ako već posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa stavkom 8. i želi proširiti svoje područje djelovanja na drugu državu članicu, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje djelovanja.

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>Željeznički prijevoznik podnosi dokumentaciju Agenciji koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima od 4. do 7., izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja. U tom se slučaju u svrhu ocjenjivanja dokumentacije određene u stavku 3. točki (b) provodi savjetovanje samo s dotičnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost na koje se odnosi proširenje djelovanja.</p> <p>Ako željeznički prijevoznik posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu sa stavkom 8. i želi proširiti područje djelovanja u toj državi članici, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje djelovanja. On dokumentaciju putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796 podnosi nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavku 8., izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja.</p> <p>15. Agencija i nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu zahtijevati revidiranje jedinstvenih potvrda o sigurnosti koja su izdali nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području sigurnosti.</p> <p>16. Agencija obavješćuje nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost bez</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|



|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>odgode i u svakom slučaju u roku od dva tjedna od izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti. Agencija odmah obavješćuje nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost u slučaju obnavljanja, izmjene ili ukidanja jedinstvene potvrde o sigurnosti. Agencija navodi naziv i adresu željezničkog prijevoznika, datum izdavanja, vrstu, opseg, rok važenja i područje djelovanja obuhvaćeno jedinstvenom potvrdom o sigurnosti te, u slučaju ukidanja, razloge za svoju odluku. U slučaju jedinstvenih potvrda o sigurnosti koje su izdala nacionalna tijela nadležna za sigurnost, nadležno nacionalno tijelo ili tijela nadležna za sigurnost dostavljaju iste informacije Agenciji u istom roku.</p> |  |                      |   |
| <p>Članak 11.</p> <p>Suradnja između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost pri izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti</p> <p>1. Za potrebe članka 10. stavaka 5. i 6. ove Direktive Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost sklapaju sporazume o suradnji u skladu s člankom 76. Uredbe (EU) 2016/796. Sporazumi o suradnji su posebni ili okvirni sporazumi te uključuju jedno ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Sporazumi o suradnji sadrže detaljan opis zadaća i uvjeta za provedive poslove, rokove za njihovo postizanje i</p>  |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

raspodjelu naknada koje plaća podnositelj zahtjeva.

2. Sporazumi o suradnji mogu uključivati i posebne aranžmane o suradnji u slučaju mreža koje zahtijevaju specifičnu stručnost zbog zemljopisnih ili povijesnih razloga, s ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i troškova za podnositelja zahtjeva. Ako su te mreže izolirane od ostatka željezničkog sustava Unije, takvi posebni aranžmani o suradnji mogu uključivati mogućnost prijenosa zadaća relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost putem ugovora kada je to potrebno kako bi se osigurala učinkovita i razmjerna raspodjela sredstava za izdavanje potvrde. Ti sporazumi o suradnji sklapaju se prije nego što Agencija provodi zadaće povezane s izdavanjem potvrda u skladu s člankom 31. stavkom 3.

3. U slučaju onih država članica u kojima se širina kolosijeka razlikuje od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te koje dijele istovjetne tehničke i operativne zahtjeve sa susjednim trećim zemljama, sva dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost iz tih država članica uz sporazume o suradnji iz stavka 2. s Agencijom sklapaju multilateralni sporazum koji uključuje uvjete za olakšavanje proširenja područja djelovanja koja su obuhvaćena potvdama o sigurnosti u dotičnim državama članicama, prema

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>potrebi.</p>  |  |                      |   |
| <p>Članak 12.</p> <p>Uvjerenje o sigurnosti za upravitelje infrastrukture</p> <p>1. Kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezina uporaba, on mora ishoditi uvjerenje o sigurnosti od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u državi članici u kojoj se nalazi željeznička infrastruktura.</p> <p>Uvjerenje o sigurnosti sadrži uvjerenje kojim se potvrđuje prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture kako je predviđeno u članku 9. te uključuje postupke i odredbe kojima se ispunjavaju zahtjevi potrebni za sigurno projektiranje, održavanje i uporabu željezničke infrastrukture, uključujući, prema potrebi, održavanje i rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog sustava.</p> <p>Nacionalna tijela nadležna za sigurnost pružaju objašnjenja o zahtjevima za</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

uvjerenja o sigurnosti i o potrebnim dokumentima, prema potrebi u obliku dokumenta s uputama za podnošenje zahtjeva.

2. Uvjerenje o sigurnosti vrijedi pet godina te se može na zahtjev upravitelja infrastrukture obnoviti. Ono se revidira u cijelosti ili djelomično uvijek kad se znatno promijene građevinski, signalni ili elektroenergetski podsustavi ili načela njihova rada i održavanja. Upravitelj infrastrukture bez odgode obavješćuje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost o svim takvim promjenama.

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može zahtijevati da se uvjerenje o sigurnosti revidira nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području sigurnosti.

3. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost donosi odluku o podnesenom zahtjevu za uvjerenje o sigurnosti bez odgode, a u svakom slučaju najkasnije četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva podnio sve potrebne informacije i sve dodatno tražene informacije.

4. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost bez odgode, a u svakom slučaju u roku od dva tjedna, obavješćuje Agenciju o uvjerenjima o sigurnosti koja su izdana, obnovljena, izmijenjena ili ukinuta. U obavijesti navodi naziv i adresu upravitelja

|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok važenja uvjerenja o sigurnosti te, u slučaju ukidanja, razloge za svoju odluku.</p> <p>5. U slučaju prekogranične infrastrukture nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju u svrhu izdavanja uvjerenja o sigurnosti.</p>  |  |                      |   |
| <p>Članak 13.</p> <p>Pristup centrima za osposobljavanje</p> <p>1. Države članice osiguravaju da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture te njihovo osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost imaju pravedan i nediskriminirajući pristup centrima za osposobljavanje strojovođa i pratećeg osoblja u vlakovima u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na njihovoj mreži.</p> <p>Usluge osposobljavanja uključuju osposobljavanje u vezi s potrebnim poznavanjem trasa, operativnim pravilima i postupcima, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim te postupcima u slučaju izvanrednih situacija koji se primjenjuju na trasama na kojima se odvija prijevoz.</p> <p>Ako usluge osposobljavanja ne uključuju ispitivanja i dodjelu ovlaštenja, države</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

članice osiguravaju da osoblje željezničkih prijevoznika i upravitelji infrastrukture imaju pristup takvim ovlaštenjima.

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost osigurava da usluge osposobljavanja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u Direktivi 2007/59/EZ, u TSI-ovima ili u nacionalnim pravilima iz članka 8. stavka 3. točke (e) ove Direktive.

2. Ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, države članice osiguravaju drugim željezničkim prijevoznicima pristup tim uslugama po razumnoj i nediskriminirajućoj cijeni, koja je povezana s troškovima i koja može uključivati profitnu maržu.

3. Pri zapošljavanju novih strojovođa, osoblja u vlakovima i osoblja koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, željeznički prijevoznici mogu uzeti u obzir svako osposobljavanje, kvalifikacije i iskustvo stečene kod drugih željezničkih prijevoznika. U tu se svrhu tim članovima osoblja odobrava pristup svim dokumentima kojima se potvrđuju njihova osposobljenost, kvalifikacije i iskustvo, kao i dobivanje i slanje preslika tih dokumenata.

4. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovorni su za razinu osposobljenosti i kvalifikacije svojeg osoblja

|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>koje obavlja rad bitan za sigurnost.</p>   |  |                      |   |
| <p>Članak 14.</p> <p>Održavanje vozilâ</p> <p>1. Za svako se vozilo, prije početka uporabe na mreži, određuje subjekt nadležan za njegovo održavanje, a taj subjekt mora biti registriran u registru vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797.</p> <p>2. Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture za sigurnu vožnju vlaka kako je predviđeno u članku 4., subjekt nadležan za održavanje osigurava da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju. U tu svrhu subjekt nadležan za održavanje uspostavlja sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava:</p> <p>(a)osigurava da se vozila održavaju u skladu s dokumentacijom za održavanje svakog vozila i zahtjevima koji su na snazi, uključujući pravila održavanja i relevantne odredbe TSI-a;</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

- (b)implementira potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u CSM-ovima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a), prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima;
- (c)osigurava da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-a za nadgledanje iz članka 6. stavka 1. točke (c) te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koji se predočuju na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost;
- i
- (d)osigurava sljedivost djelatnosti održavanja.

3. Sustav održavanja sastoji se od sljedećih funkcija:

- (a)funkcije nositelja upravljanja za nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz točaka od (b) do (d) i za osiguravanje sigurnog stanja svakog vozila u željezničkom sustavu;
- (b)funkcije nositelja razvoja održavanja odgovornog za upravljanje dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na temelju projektnih i operativnih podataka, kao i učinkovitosti i razmjeni iskustava;
- (c)funkcije nositelja upravljanja održavanja voznog parka za upravljanje uklanjanjem vozila iz prometa radi održavanja i



|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>njegovim vraćanjem u promet nakon održavanja;</p> <p>(d) funkcije nositelja održavanja koji provodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njegovih dijelova, uključujući dokumentaciju o puštanju u uporabu.</p> <p>Subjekt nadležan za održavanje sâm obavlja funkciju nositelja upravljanja, no može s drugim ugovornim strankama, kao što su radionice za održavanje, ugovoriti obavljanje funkcija održavanja iz točaka od (b) do (d) ili njihovih dijelova.</p> <p>Subjekt nadležan za održavanje osigurava usklađenost svih funkcija navedenih u točkama od (a) do (d) sa zahtjevima i kriterijima ocjenjivanja navedenima u Prilogu III.</p> <p>Radionice za održavanje primjenjuju relevantne odjeljke Priloga III. kako je utvrđeno u provedbenim aktima donesenima u skladu sa stavkom 8. točkom (a), koji odgovaraju funkcijama i djelatnostima za koje se izdaje ovlaštenje.</p> <p>4. U slučaju teretnih vagona, te nakon donošenja provedbenih akata iz stavka 8. točke (b) u slučaju drugih vozila, svaki subjekt nadležan za održavanje ovlašćuje se, te mu akreditirano ili priznato tijelo ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost dodjeljuje ovlaštenje subjekta nadležnog za održavanje (ovlaštenje ECM) u skladu sa</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

sljedećim uvjetima:

- (a) postupci akreditacije i priznavanja postupaka izdavanja ovlaštenja temelje se na kriterijima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti;
- (b) sustavom izdavanja ovlaštenja dokazuje se da je subjekt nadležan za održavanje uspostavio sustav održavanja kojim se osigurava stanje koje omogućuje sigurnu vožnju svakog vozila za čije je održavanje subjekt nadležan;
- (c) ovlaštenje ECM temelji se na ocjeni sposobnosti subjekta nadležnog za održavanje da ispunji relevantne zahtjeve i kriterije ocjenjivanja navedene u Prilogu III. i dosljedno ih primjenjuje. Ono uključuje sustav nadzora kojim se osigurava kontinuirano ispunjavanje tih zahtjeva i kriterija ocjenjivanja nakon dodjele ovlaštenja ECM;
- (d) izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje temelji se na usklađenosti s relevantnim odjeljcima Priloga III. koji se primjenjuju na odgovarajuće funkcije i djelatnosti u pogledu kojih se izdaje ovlaštenje.

Ako je subjekt nadležan za održavanje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, usklađenost s uvjetima navedenima u prvom podstavku može provjeravati nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu s postupcima iz članka 10. ili članka 12. te se može potvrditi u

okviru ovlaštenja o sigurnosti izdanih u skladu s tim postupcima.

5. Ovlaštenja izdana u skladu sa stavkom 4. važeća su u cijeloj Uniji.

6. Komisija na temelju preporuke Agencije provedbenim aktima donosi detaljne odredbe o uvjetima za izdavanje ovlaštenja iz stavka 4. prvog podstavka za subjekta nadležnog za održavanje teretnih vagona, uključujući zahtjeve navedene u Prilogu III., u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima i, prema potrebi, mijenja te odredbe.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3..

Sustav izdavanja ovlaštenja koji se primjenjuje na teretne vagone koji je donesen Uredbom Komisije (EU) br. 445/2011 (16) nastavlja se primjenjivati do početka primjene provedbenih akata iz ovog stavka.

7. Agencija do 16. lipnja 2018. provodi vrednovanje sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje teretnih vagona, razmatra svrsishodnost proširenja tog sustava na sva vozila i obveznog izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje te podnosi svoje izvješće Komisiji.

8. Na temelju vrednovanja koje Agencija provodi u skladu sa stavkom 7., Komisija, prema potrebi, provedbenim aktima donosi te naknadno, ako je to potrebno, mijenja detaljne odredbe kojima se utvrđuje koji se zahtjevi navedeni u Prilogu III. primjenjuju u svrhu:

- (a) funkcija održavanja koje provode radionice za održavanje, uključujući detaljne odredbe za osiguranje jedinstvene provedbe izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima;
- (b) izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila koja nisu teretni vagoni, na temelju tehničkih značajki takvih vozila, uključujući detaljne odredbe za osiguranje jedinstvene provedbe uvjeta za izdavanje ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje za vozila koja nisu teretni vagoni, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.

|   |                      |   |
|---|----------------------|---|
| <p>Članak 15.</p> <p>Odstupanja od sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje</p> <p>1. Države članice mogu obvezu utvrđivanja subjekta nadležnog za održavanje ispuniti alternativnim mjerama s obzirom na sustav održavanja utvrđen u članku 14. u sljedećim slučajevima:</p> <p>(a) za vozila registrirana u trećoj zemlji i održavana u skladu s pravom te zemlje;</p> <p>(b) za vozila koja se koriste na mrežama ili na prugama čija je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te u pogledu kojih se ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u članku 14. stavku 2. osigurava međunarodnim sporazumima s trećim zemljama;</p> <p>(c) za teretne vagone i putničke vagone koji se zajednički koriste s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji;</p> <p>(d) za vozila koja se koriste u mrežama iz članka 2. stavka 3. i vojnu opremu te posebni prijevoz, za koje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost treba izdati ad hoc odobrenje koje treba biti izdano prije njihovog početka uporabe. U tom slučaju odstupanja se odobravaju za razdoblja koja nisu dulja od pet godina.</p> | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |
|---|----------------------|---|

2. Alternativne mjere iz stavka 1. provode se putem odstupanja koja odobrava nadležno nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija pri:

- (a) registriranju vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797 ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje;
- (b) izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture u skladu s člancima 10. i 12. ove Direktive, ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje ili izdavanja ovlaštenja tom subjektu.

3. Odstupanja se utvrđuju i obrazlažu u godišnjem izvješću iz članka 19. Ako se pokaže da se preuzimaju nepotrebni rizici u pogledu sigurnosti u željezničkom sustavu Unije, Agencija o tome odmah obavješćuje Komisiju. Komisija stupa u kontakt s dotičnim stranama i, prema potrebi, od dotične države članice zahtijeva da povuče svoju odluku o odstupanju.

|   |  |               |  |
|---|--|---------------|--|
| <p>POGLAVLJE IV.</p> <p>NACIONALNA TIJELA NADLEŽNA ZA SIGURNOST</p> <p>Članak 16.</p> <p>Zadaće</p> <p>1. Svaka država članica osniva nacionalno tijelo nadležno za sigurnost. Države članice osiguravaju da nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima potrebne unutarnje i vanjske organizacijske kapacitete u smislu ljudskih i materijalnih resursa. U pogledu ustrojstva, pravne strukture i odlučivanja to tijelo neovisno je o svim željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture, podnositeljima zahtjeva ili naručiteljima i o svim subjektima koji dodjeljuje ugovore o javnim uslugama. Pod uvjetom da je osigurana takva neovisnost, to tijelo može biti i ustrojstvena jedinica u nacionalnom ministarstvu nadležnom za promet.</p> <p>2. Nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost povjerene su najmanje sljedeće zadaće:</p> <p>(a) odobravanje i puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava, elektroenergetskih i građevinskih podsustava koji čine željeznički sustav Unije u skladu s člankom 18. stavkom 2.</p> |  | Nije preuzeto | Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019) |
|---|--|---------------|--|

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>(b)izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 8.<br/>Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>(c)pružanje potpore Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 5. Direktive (EU) 2016/797 i odobrenja tipa vozila u skladu s člankom 24. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>(d)nadziranje, na svojem državnom području, usklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima kako je propisano u članku 8. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>(e)osiguravanje da je dodijeljen broj vozila u skladu s člankom 46. Direktive (EU) 2016/797, ne dovodeći u pitanje članak 47. stavak 4. te Direktive;</p> <p>(f)pružanje potpore Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. stavkom 5.;</p> <p>(g)izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. stavkom 8.;</p> <p>(h)izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje uvjerenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 12.;</p> <p>(i)nadgledanje, promicanje i, prema potrebi, izvršavanje i ažuriranje regulatornog</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|



|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>okvira u području sigurnosti, uključujući sustav nacionalnih pravila;</p> <p>(j)nadziranje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 17.;</p> <p>(k)ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje dozvola za strojovođe u skladu s Direktivom 2007/59/EZ;</p> <p>(l)ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje ovlaštenja izdanih subjektima nadležnima za održavanje.</p> <p>3. Zadaće iz stavka 2. ne mogu se prenijeti na upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike ili naručitelje niti se s njima za obavljanje tih zadataka može sklopiti ugovor.</p> |  |                      |   |
| <p>Članak 17.</p> <p>Nadzor</p> <p>1. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost nadziru kontinuirano poštovanje pravne obveze željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene sustava upravljanja sigurnošću iz članka 9.</p> <p>U tu svrhu nacionalna tijela nadležna za sigurnost primjenjuju načela utvrđena u relevantnim CSM-ovima za nadziranje iz</p>   |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

članka 6. stavka 1. točke (c) pri čemu osiguravaju da aktivnosti nadzora posebno obuhvaćaju provjeru da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture primjenjuju:

- (a) sustav upravljanja sigurnošću kako bi se nadgledala njegova djelotvornost;
- (b) pojedinačne ili djelomične elemente sustava upravljanja sigurnošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja i opskrbu materijalima te ugovaranje vanjskih usluga kako bi se nadgledala njihova djelotvornost; i
- (c) relevantne CSM-ove iz članka 6. Aktivnosti nadzora povezane s ovom točkom odnose se i na subjekte nadležne za održavanje, prema potrebi.

2. Željeznički prijevoznici najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog novog željezničkog prijevoza obavješćuju relevantna nacionalna tijela nadležna za sigurnost kako bi potonja mogla planirati aktivnosti nadzora. Željeznički prijevoznici također dostavljaju raščlambu kategorija osoblja i vrsta vozila.

3. Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti bez odgode obavješćuje nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost o svim bitnim promjenama informacija iz stavka 2.

4. Nadležna tijela koja su imenovale države

članice osiguravaju nadgledanje usklađenosti s primjenjivim pravilima o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za strojovođe. Ako nadgledanje usklađenosti ne osiguravaju nacionalna tijela nadležna za sigurnost, nadležna tijela surađuju s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost kako bi se nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost omogućilo da ispunjavaju svoju ulogu u nadziranju sigurnosti željeznica.

5. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost utvrdi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za potvrdu, ono od Agencije zahtijeva ograničavanje ili ukidanje te potvrde. Agencija odmah obavješćuje sva nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost. Ako Agencija odluči ograničiti ili ukinuti jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, ona navodi razloge za svoju odluku.

U slučaju neslaganja između Agencije i nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost primjenjuje se arbitražni postupak naveden u članku 10. stavku 7. Ako je rezultat tog arbitražnog postupka takav da se jedinstvena potvrda o sigurnosti ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 6. ovog članka.

Ako je nacionalno tijelo nadležno za sigurnost samo izdalo jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom

8., ono može ograničiti ili ukinuti potvrdu, pri čemu navodi razloge za svoju odluku, te o tome obavješćuje Agenciju.

Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti čiju su potvrdu Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ograničili ili ukinuli ima pravo podnijeti žalbu u skladu s člankom 10. stavkom 12.

6. Ako tijekom nadzora nacionalno tijelo nadležno za sigurnost utvrdi ozbiljan rizik u pogledu sigurnosti, ono može u bilo kojem trenutku primijeniti privremene sigurnosne mjere, uključujući trenutačno ograničavanje ili suspendiranje relevantne djelatnosti. Ako je jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdala Agencija, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odmah o tome obavješćuje Agenciju te podnosi popratne dokaze na kojima se temelji njegova odluka.

Ako Agencija utvrdi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje potvrde, ona odmah ograničava ili ukida tu potvrdu.

Ako Agencija utvrdi da mjere koje primjenjuje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost nisu razmjerne, ona može zatražiti od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost da povuče ili prilagodi te mjere. Agencija i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost surađuju kako bi se pronašlo uzajamno prihvatljivo rješenje. Ako je potrebno, u taj

proces uključen je i željeznički prijevoznik. Ako potonji postupak ne uspije, odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost o primjeni privremenih mjera ostaje na snazi.

Odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u pogledu privremenih sigurnosnih mjera podliježe nacionalnom sudskom preispitivanju kako je navedeno u članku 18. stavku 3. U tom slučaju privremene sigurnosne mjere mogu se primjenjivati do završetka sudskog preispitivanja, ne dovodeći u pitanje stavak 5.

Ako je trajanje privremene mjere dulje od tri mjeseca, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost traži od Agencije da ograniči ili ukine jedinstvenu potvrdu o sigurnosti te se primjenjuje postupak naveden u stavku 5.

7. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost nadzire pružne prometno-upravljачke i signalno-sigurnosne podsustave te elektroenergetske i građevinske podsustave te osigurava njihovu usklađenost s osnovnim zahtjevima. U slučaju prekograničnih infrastruktura ono obavlja svoje aktivnosti nadziranja u suradnji s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost utvrdi da upravitelj infrastrukture više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje svojeg uvjerenja o sigurnosti, ono to uvjerenje ograničava ili ukida, navodeći

razloge za svoju odluku.

8. Pri nadzoru djelotvornosti sustavâ upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu uzeti u obzir izvedbu sudionika iz članka 4. stavka 4. ove Direktive u pogledu sigurnosti te, prema potrebi, centara za osposobljavanje iz Direktive 2007/59/EZ sve dok njihove aktivnosti utječu na sigurnost željeznica. Primjenom tog stavka ne dovodi se u pitanje odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz članka 4. stavka 3. ove Direktive.

9. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost u državama članicama u kojima djeluje željeznički prijevoznik surađuju u koordiniranju svojih aktivnosti nadzora u vezi s tim željezničkim prijevoznikom kako bi se osigurala razmjena svih bitnih informacija o određenom željezničkom prijevozniku, posebno o poznatim rizicima i njegovoj izvedbi u pogledu sigurnosti. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također razmjenjuje informacije s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost i Agencijom ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima.

Tom se suradnjom osigurava da su aktivnosti nadziranja u dostatnoj mjeri

pokrivene te se izbjegavaju dvostruke inspekcije i revizije. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu razviti zajednički plan nadziranja kako bi se osiguralo da se revizije i druge inspekcije provode periodično, uzimajući u obzir vrstu i opseg djelatnosti prijevoza u svakoj od dotičnih država članica.

Agencija razvijanjem smjernica pomaže u takvim aktivnostima koordinacije.

10. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu uputiti obavijesti kako bi upozorila upravitelje infrastruktura i željezničke prijevoznike u slučaju nepoštovanja obveza određenih u stavku 1.

11. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost koriste informacije koje je Agencija prikupila tijekom ocjene dokumentacije iz članka 10. stavka 5. točke (a) za potrebe nadziranja željezničkog prijevoznika nakon izdavanja svoje jedinstvene potvrde o sigurnosti. Ona koriste informacije prikupljene tijekom postupka izdavanja uvjerenja o sigurnosti u skladu s člankom 12. za potrebe nadziranja upravitelja infrastrukture.

12. Agencija, ili nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost u slučaju kada je jedinstvena potvrda o sigurnosti izdana u skladu s člankom 10. stavkom 8., koriste informacije prikupljene tijekom aktivnosti

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>nadzora za potrebe obnavljanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti. Za potrebe obnavljanja uvjerenjâ o sigurnosti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također koristi informacije prikupljene tijekom svojih aktivnosti nadzora.</p> <p>13. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost poduzimaju potrebne mjere kako bi koordinirali i osigurali potpunu razmjenu informacija iz stavaka 10., 11. i 12.</p>  |  |                      |   |
| <p>Članak 18.</p> <p>Načela odlučivanja</p> <p>1. Agencija, prilikom razmatranja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom 1., i nacionalna tijela nadležna za sigurnost obavljaju svoje zadaće na otvoren, nediskriminirajući i transparentan način. Oni posebno svim zainteresiranim stranama daju mogućnost da budu saslušane i navode razloge za svoje odluke.</p> <p>Oni odmah odgovaraju na upite i podnesene zahtjeve te bez odgode upućuju svoje zahtjeve za informacije te donose sve svoje odluke u roku od četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva dostavio sve relevantne informacije. Oni u bilo kojem trenutku mogu zatražiti tehničku pomoć upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ili</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |



1. Nacionalna tijela kada obavljaju zadatke iz članka 16.

U procesu razvijanja nacionalnog regulatornog okvira nacionalna tijela nadležna za sigurnost savjetuju se sa svim sudionicima i zainteresiranim stranama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače, pružatelje usluga održavanja, korisnike i predstavnike osoblja.

2. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost slobodno provode sve inspekcije, revizije i istrage potrebne za obavljanje svojih zadaća te im se osigurava pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika i, prema potrebi, bilo kojeg sudionika iz članka 4. Agencija ima ista prava u odnosu na željezničke prijevoznike kada obavlja svoje zadatke izdavanja potvrda o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom 5.

3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo da odluke koje donose nacionalna tijela nadležna za sigurnost podliježu sudskom preispitivanju.

4. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva, osobito u okviru mreže koju je uspostavila Agencija kako bi se kriteriji njihovog

|  |  |               |  |
|--|--|---------------|--|
| odlučivanja uskladili širom Unije.   |  |               |  |
| <p>Članak 19.</p> <p>Godišnje izvješće</p> <p>Nacionalna tijela nadležna za sigurnost objavljuju godišnje izvješće o svojim aktivnostima u prethodnoj godini te ga šalju Agenciji do 30. rujna. Izvješće sadrži informacije o:</p> <p>(a)razvoju sigurnosti željeznice, uključujući objedinjavanje CSI-ova na razini država članica, u skladu s člankom 5. stavkom 1.;</p> <p>(b)važnim promjenama u zakonodavstvu i propisima u vezi sa sigurnošću željeznica;</p> <p>(c)razvoju u pogledu izdavanja potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti;</p> <p>(d)rezultatima nadzora nad upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima i s time povezanim iskustvima, uključujući broj i ishod inspekcija i revizija;</p> <p>(e)odstupanjima o kojima je odlučeno u skladu s člankom 15.; i</p> <p>(f)iskustvima željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu</p> |  | Nije preuzeto | Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019) |

|   |  |                            |   |
|---|--|----------------------------|---|
| <p>primjene relevantnih CSM-ova.</p>  |  |                            |   |
| <p>POGLAVLJE V.</p> <p>ISTRAGA NESREĆA I INCIDENATA</p> <p>Članak 20.</p> <p>Obveza provođenja istrage</p> <p>1. Države članice osiguravaju da nakon svake ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu Unije istražno tijelo iz članka 22. provede istragu. Cilj istrage je, kada je to moguće, poboljšanje sigurnosti željeznica i sprječavanje nesreća.</p> <p>2. Istražno tijelo iz članka 22. može istražiti i one nesreće i incidente koji su pod neznatno drukčijim uvjetima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturnih podsustava ili sastavnih dijelova interoperabilnosti željezničkog sustava Unije.</p> <p>Istražno tijelo može odlučiti treba li ili ne treba provesti istragu u vezi s takvom nesrećom ili incidentom. Pri donošenju</p> | <p><b>Članak 3.</b></p> <p>U članku 6. stavku 1. točka 3. mijenja se i glasi:</p> <p>„- istraživanja svake ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu i moguća istraživanja i onih nesreća i incidenata koji su pod neznatno drugačijim uvjetima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturnih podsustava ili sastavnih dijelova interoperabilnosti željezničkog sustava.“</p> | <p>Djelomično preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>odluke ono uzima u obzir:</p> <p>(a) težinu nesreće ili incidenta;<br/> (b) je li ona jedna u nizu nesreća ili incidenata koji su značajni za sustav u cjelini;<br/> (c) utjecaj na sigurnost željeznica; i<br/> (d) zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost ili država članica.</p> <p>3. Istražno tijelo određuje opseg istraga i postupak koji treba slijediti u provođenju istraga, uzimajući u obzir članke 21. i 23. te ovisno o iskustvima iz nesreće ili incidenta koja očekuje da će steći za poboljšanje sigurnosti.</p> <p>4. Istraga se ni u kom slučaju ne treba baviti pitanjima krivnje ili odgovornosti.</p> |  |                      |   |
| <p>Članak 21.</p> <p>Status istrage</p> <p>1. U okviru vlastitog pravnog sustava države članice utvrđuju pravni status istrage kojim se glavnim istražiteljima omogućuje obavljanje njihove zadaće na najučinkovitiji način i u najkraćem roku.</p> <p>2. Države članice u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom osiguravaju</p>  |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

punu suradnju tijela nadležnih za bilo kakvu sudsku istragu te osiguravaju da se istražiteljima što prije omogući pristup informacijama i dokazima koji su relevantni za istragu. Posebno im se omogućuje:

- (a) trenutačan pristup mjestu nesreće ili incidenta, kao i željezničkim vozilima koja su u nju uključena te povezanim građevinskim, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim postrojenjima;
- (b) pravo na trenutačno popisivanje dokaza i kontrolirano uklanjanje olupine, infrastrukturnih postrojenja ili komponenti za potrebe ispitivanja ili analize;
- (c) neograničeni pristup sadržajima uređaja za snimanje te opreme za snimanje govornih poruka ugrađenih u vozilo i njihova upotreba te bilježenje rada signalno-sigurnosnog i prometno-upravljačkog sustava;
- (d) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;
- (e) pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident;
- (f) mogućnost ispitivanja željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident i ostalih svjedoka; i
- (g) pristup svim relevantnim informacijama ili zapisima u posjedu upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, subjekata nadležnih za održavanje i

|   |  |               |  |
|---|--|---------------|--|
| <p>dotičnog nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.</p> <p>3. Agencija surađuje s istražnim tijelom ako su istragom obuhvaćeni vozila koja je Agencija odobrila ili željeznički prijevoznici kojima je Agencija izdala potvrdu. Ona u najkraćem mogućem roku podnosi sve zatražene informacije ili snimke istražnom tijelu te pruža objašnjenja ako su ona od nje zatražena.</p> <p>4. Istraga se provodi neovisno o bilo kojoj sudskoj istrazi.</p>   |  |               |  |
| <p>Članak 22.</p> <p>Istražno tijelo</p> <p>1. Svaka država članica osigurava da istrage nesreća i incidenata iz članka 20. provodi stalno tijelo koje se sastoji od najmanje jednog istražitelja sposobnog za obnašanje funkcije glavnog istražitelja u slučaju nesreće ili incidenta. To je tijelo ustrojstveno, pravno i u smislu odlučivanja neovisno o bilo kojem upravitelju infrastrukture, željezničkom prijevozniku, tijelu za naplatu, tijelu za dodjelu kapaciteta i tijelu za ocjenu sukladnosti te o bilo kojoj strani čiji bi interesi mogli biti u sukobu sa zadaćama koje su povjerene istražnom tijelu. Osim toga, ono je funkcionalno neovisno o nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost,</p> |  | Nije preuzeto | Preuzeto u: Zakon o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 54/13) članak/članci 1. |
|   |  | Nije preuzeto | Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)   |

Agenciji i o svakom regulatornom tijelu za željeznice.

2. Istražno tijelo obavlja svoje zadaće neovisno o drugim subjektima iz stavka 1. te je sposobno pribaviti dostatna sredstva za tu svrhu. Njegovim istražiteljima dodjeljuje se status koji im jamči potrebnu neovisnost.

3. Države članice obvezuju željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i, prema potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost da odmah obavijeste istražno tijelo o nesrećama i incidentima iz članka 20. te da dostave sve dostupne informacije. Tu bi obavijest trebalo, prema potrebi, ažurirati čim informacije koje nedostaju postanu dostupne.

Istražno tijelo bez odgode te u svakom slučaju u roku od dva mjeseca nakon primitka obavijesti o nesreći ili incidentu odlučuje o tome hoće li pokrenuti istragu.

4. Istražno tijelo može, uz obavljanje svojih u skladu s ovom Direktivom, provoditi i istrage drugih događaja koji nisu željezničke nesreće i incidenti sve dok te druge istrage ne ugrožavaju njegovu neovisnost.

5. Ako je to potrebno te pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje neovisnost istražnog tijela kako je predviđeno u stavku 1., istražno tijelo može zatražiti pomoć istražnih tijela iz drugih država članica ili

pomoć Agencije kako bi pribavilo stručna znanja ili provelo tehničke inspekcije, analize ili vrednovanja.

6. Države članice mogu istražnom tijelu povjeriti zadaću provedbe istraga drugih željezničkih nesreća i incidenata osim onih navedenih u članku 20.

7. Istražna tijela aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva u svrhu razvoja zajedničkih metoda istrage, izrade zajedničkih načela za pridržavanje sigurnosnih preporuka te prilagodbe razvoju tehničkog i znanstvenog napretka.

Ne dovodeći u pitanje stavak 1., Agencija podržava istražna tijela pri obavljanju te zadaće u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.

Istražna tijela, uz potporu Agencije u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796, uspostavljaju program stručnih revizija te se sva istražna tijela potiče da sudjeluju u njemu kako bi se nadgledala njihova djelotvornost i neovisnost. Istražna tijela, uz potporu tajništva iz članka 38. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796, objavljuju:

- (a) zajednički program stručnih revizija i kriterije revizije; i
- (b) godišnje izvješće o programu u kojem se ističu utvrđene jake strane, kao i prijedlozi u svrhu poboljšanja.



|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>Izvješća o stručnoj reviziji dostavljaju se svim istražnim tijelima i Agenciji. Ta se izvješća objavljuju na dobrovoljnoj osnovi.</p>  |  |                      |   |
| <p>Članak 23.</p> <p>Istražni postupak</p> <p>1. Nesreću ili incident iz članka 20. istražuje istražno tijelo države članice u kojoj se ona dogodila. Ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici dogodila, ili ako se dogodila na postrojenju na granici između dviju država članica ili u blizini postrojenja na granici između dviju država članica, relevantna istražna tijela dogovaraju se o tome koje će od njih provesti istragu ili se dogovaraju da će istragu provesti u međusobnoj suradnji. Drugom istražnom tijelu se u prvom slučaju omogućuje sudjelovanje u istrazi i potpuni pristup rezultatima istrage.</p> <p>Istražna tijela iz drugih država članica prema potrebi se poziva da sudjeluju u istrazi ako:</p> <p>(a) je željeznički prijevoznik koji ima poslovni nastan i dozvolu u jednoj od tih država članica uključen u nesreću ili incident; ili</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

(b) je vozilo koje je registrirano ili koje se održava u jednoj od tih država članica uključeno u nesreću ili incident.

Istražnim tijelima iz pozvanih država članica daju se potrebne ovlasti kako bi mogla, kada se to od njih traži, pomoći u prikupljanju dokaza za istražno tijelo druge države članice.

Istražnim tijelima iz pozvanih država članica omogućuje se pristup podacima i dokazima potrebnima kako bi mogli djelotvorno sudjelovati u istrazi uz poštovanje nacionalnih zakona povezanih sa sudskim postupcima.

Ovim stavkom ne sprječava se države članice da pristanu na to da relevantna tijela i u drugim okolnostima putem međusobne suradnje provedu istrage.

2. Za svaku nesreću ili incident tijelo nadležno za istragu osigurava odgovarajuća sredstva koja uključuju potrebna operativna i tehnička stručna znanja za provođenje istrage. Stručna znanja mogu se dobiti unutar samog tijela ili izvan njega, ovisno o obilježjima nesreće ili incidenta koje treba istražiti.

3. Istraga se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim stranama omogućí saslušanje i razmjena rezultata. Relevantnom upravitelju infrastrukture i

|   |  |                      |   |
|---|--|----------------------|---|
| <p>željezničkim prijevoznicima, nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, Agenciji, žrtvama i njihovoj rodbini, vlasnicima oštećene imovine, proizvođačima, uključenim hitnim službama te predstavnicima osoblja i korisnika daje se mogućnost da pruže relevantne tehničke informacije kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća o istrazi. Istražno tijelo uzima u obzir i razumne potrebe žrtava i njihove rodbine te ih izvješćuje o napretku istrage.</p> <p>4. Istražno tijelo zaključuje svoja ispitivanja na mjestu nesreće u najkraćem mogućem roku kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo popravljavanje infrastrukture i njezino otvaranje za željeznički prijevoz što je prije moguće.</p> |  |                      |   |
| <p>Članak 24.</p> <p>Izvješća</p> <p>1. Istraga o nesreći ili incidentu iz članka 20. predmet je izvješća koja se pripremaju u obliku primjerenom vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenta i relevantnosti nalaza istrage. U izvješćima se navode ciljevi istraga iz članka 20. stavka 1. i ta izvješća, prema potrebi, sadrže sigurnosne preporuke.</p> <p>2. Istražno tijelo objavljuje konačno izvješće u najkraćem mogućem roku te uobičajeno najkasnije u roku od 12 mjeseci</p>  |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

nakon datuma događaja. Ako se konačno izvješće ne može objaviti u roku od 12 mjeseci, istražno tijelo objavljuje privremenu izjavu najmanje na svaku obljetnicu nesreće u kojoj iznosi detalje o napretku istrage i sva pokrenuta pitanja u vezi sa sigurnošću. Izvješće se, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja relevantnim stranama iz članka 23. stavka 3., kao i dotičnim tijelima i stranama u drugim državama članicama.

Uzimajući u obzir iskustvo koje su stekla istražna tijela, Komisija provedbenim aktima uspostavlja strukturu izvješćivanja koju je potrebno slijediti u najvećoj mogućoj mjeri u izvješćima o nesrećama i incidentima. U tu strukturu izvješćivanja uključeni su sljedeći elementi:

- (a) opis događaja i njegova pozadina;
- (b) zapis o istragama i ispitivanjima, uključujući o sustavu upravljanja sigurnošću, primijenjenim pravilima i propisima, funkcioniranju voznog parka i tehničkih postrojenja, organizaciji radne snage, dokumentaciji o operativnom sustavu i prethodnim događajima sličnih obilježja;
- (c) analiza i zaključci koji se odnose na uzroke događaja, uključujući čimbenike koji su mu doprinijeli, koji se odnose na:

i. radnje koje su poduzele uključene osobe;

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
| <p>ii. stanje voznog parka ili tehničkih postrojenja;</p> <p>iii. vještine osoblja, postupke i održavanje;</p> <p>iv. uvjete u pogledu regulatornog okvira; i</p> <p>v. primjenu sustava upravljanja sigurnošću.</p> <p>Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.</p> <p>3. Istražno tijelo do 30. rujna svake godine objavljuje godišnje izvješće u kojemu se navode istrage provedene u prethodnoj godini, sigurnosne preporuke koje su izdane i djelovanja poduzeta u skladu s prethodno izdanim preporukama.</p> |  |                      |   |
| <p>Članak 25.</p> <p>Informacije koje se šalju Agenciji</p> <p>1. U roku od sedam dana od odluke o pokretanju istrage istražno tijelo o tome obavješćuje Agenciju. U obavijesti se navodi datum, vrijeme i mjesto događaja, kao i vrsta događaja i njegove posljedice s obzirom na smrtno stradale, ozlijeđene i materijalnu štetu.</p> <p>2. Istražno tijelo šalje Agenciji presliku konačnog izvješća iz članka 24. stavka 2. kao i presliku godišnjeg izvješća iz članka 24. stavka 3.</p>  | <p><b>Članak 3.</b></p> <p>U stavku 4. riječi: „Europska agencija za željeznice“, u određenom padežu, zamjenjuju se riječima: „Agencija Europske unije za željeznice“, u odgovarajućem padežu.</p> | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

|  |  |                      |   |
|--|--|----------------------|---|
|  |  |                      |   |
| <p>Članak 26.</p> <p>Sigurnosne preporuke</p> <p>1. Sigurnosnom preporukom koju izdaje istražno tijelo ni u kom se slučaju ne stvara pretpostavka o krivnji ili odgovornosti za nesreću ili incident.</p> <p>2. Preporuke se upućuju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost i, kada je to potrebno zbog prirode preporuke, Agenciji, drugim tijelima ili tijelima vlasti u dotičnoj državi članici ili drugim državama članicama. Države članice, njihova nacionalna tijela nadležna za sigurnost te Agencija u granicama svojih nadležnosti poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo propisno uzimanje u obzir sigurnosnih preporuka koje su izdala istražna tijela, kao i, prema potrebi, postupanje u skladu s njima.</p> <p>3. Agencija, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost i druga tijela vlasti ili tijela ili, prema potrebi, druge države članice kojima</p> |  | <p>Nije preuzeto</p> | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p> |

|  |  |                                  |   |
|--|--|----------------------------------|---|
| <p>su upućene preporuke, periodično izvješćuju istražno tijelo o mjerama koje su poduzete ili se planiraju kao posljedica dane preporuke.</p>  |  |                                  |   |
| <p>POGLAVLJE VI.<br/>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE</p> <p>Članak 27.</p> <p>Izvršavanje delegiranja ovlasti</p> <p>1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.</p> <p>2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 15. lipnja 2016. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.</p> <p>3. Od posebne je važnosti da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i da provede savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim</p> |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU.</p> |

sa stručnjacima država članica, prije donošenja tih delegiranih akata.

4. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.



|  |  |                                  |   |
|--|--|----------------------------------|---|
| <p>Članak 28.</p> <p>Postupak odbora</p> <p>1. Komisiji pomaže odbor iz članka 51. Direktive (EU) 2016/797. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.</p> <p>2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.</p> <p>3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.</p> |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU.</p> |
| <p>Članak 29.</p> <p>Izvješće i daljnje djelovanje Unije</p> <p>1. Komisija do 16. lipnja 2021. i svakih pet godina nakon tog datuma podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o provedbi ove Direktive, posebno kako bi se pratila djelotvornost mjera za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti.</p> <p>Izvješću se prema potrebi prilažu prijedlozi daljnjeg djelovanja Unije.</p>  |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU.</p> |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>2. Agencija provodi vrednovanje razvoja kulture sigurnosti, uključujući izvješćivanje o događajima. Ona do 16. lipnja 2024. Komisiji podnosi izvješće u kojem su, prema potrebi, sadržana poboljšanja koje treba provesti na sustavu. Komisija na temelju tih preporuka donosi odgovarajuće mjere i ako je to potrebno, predlaže izmjene ove Direktive.</p> <p>3. Komisija do 16. prosinca 2017. izvješćuje Europski parlament i Vijeće o djelovanjima poduzetima s ciljem ostvarivanja sljedećih ciljeva:</p> <p>(a) obveze proizvođača da identifikacijskim kodom označe komponente bitne za sigurnost koje prometuju na europskim željezničkim mrežama, čime se osigurava da se identifikacijskim kodom jasno utvrde komponenta, naziv proizvođača i značajni podatci u vezi s proizvodnjom;</p> <p>(b) potpune sljedivosti komponenti bitnih za sigurnost, sljedivosti aktivnosti njihova održavanja i utvrđivanja njihova operativnog vijeka; i</p> <p>(c) utvrđivanja zajedničkih obvezujućih načela za održavanje tih komponenti.</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

|  |  |                           |   |
|--|--|---------------------------|---|
| <p>Članak 30.</p> <p>Sankcije</p> <p>Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja nacionalnih odredaba donesenih na temelju ove Direktive i poduzimaju sve mjere potrebne radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne, nediskriminirajuće i odvraćajuće. Države članice obavješćuju Komisiju o tim pravilima do datuma navedenog u članku 33. stavku 1. te je bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu.</p> |  | Nije preuzeto             | Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)  |
| <p>Članak 31.</p> <p>Prijelazne odredbe</p> <p>1. Prilog V. Direktivi 2004/49/EZ primjenjuje se do datuma početka primjene provedbenih akata iz članka 24. stavka 2. ove Direktive.</p> <p>2. Ne dovodeći u pitanje stavak 3. ovog članka, željeznički prijevoznici za koje se treba izdati potvrda između 15. lipnja 2016. i 16. lipnja 2019., podliježu Direktivi 2004/49/EZ. Takve potvrde o sigurnosti valjane su do datuma isteka njihovog važenja.</p>   |  | Nije potrebno preuzimanje | Prijelazne i završne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske. |

|  |  |                                  |  |
|--|--|----------------------------------|--|
| <p>3. Najkasnije od 16. lipnja 2019. Agencija obavlja zadaće povezane s izdavanjem potvrda u skladu s člankom 10. u pogledu područja djelovanja u državama članicama koje Agenciju ili Komisiju nisu obavijestile u skladu s člankom 33. stavkom 2.</p> <p>Odstupajući od članka 10., nacionalna tijela država članica nadležna za sigurnost koje su Agenciju i Komisiju obavijestile u skladu s člankom 33. stavkom 2. mogu nastaviti izdavati potvrde u skladu s Direktivom 2004/49/EZ do 16. lipnja 2020.</p> |  |                                  |  |
| <p>Članak 32.</p> <p>Preporuke i mišljenja Agencije</p> <p>Agencija daje preporuke i mišljenja u skladu s člankom 13. Uredbe (EU) 2016/796 za potrebe provedbe ove Direktive. Te preporuke i mišljenja mogu se uzeti u obzir kada Unija donosi pravne akte u skladu s ovom Direktivom.</p>   |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU.</p>                      |
| <p>Članak 33.</p> <p>Prenošenje</p> <p>1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s člancima 2., 3., 4., člancima od 8. do 11., člankom 12. stavkom 5., člankom 15. stavkom 3., člancima od 16. do</p>   |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Prijelazne i završne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske.</p> |

19., člankom 21. stavkom 2., člankom 23. stavcima 3. i 7., člankom 24. stavkom 2., člankom 26. stavkom 3. i prilogima II. i III. do 16. lipnja 2019. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera.

2. Države članice mogu produžiti razdoblje prenošenja iz stavka 1. za godinu dana. Radi toga, do 16. prosinca 2018. države članice koje ne stave na snagu zakone i druge propise u roku za prenošenje iz stavka 1. obavješćuju Agenciju i Komisiju o tome i navode razloge za takvo produženje.

3. Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktivu stavljenju izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave.

4. Obveza prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuje se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovim državnim područjima ne uspostavi željeznički sustav.

Međutim, čim javni ili privatni subjekt podnese službeni zahtjev za izgradnju željezničke pruge s ciljem da njome prometuje jedan ili više željezničkih prijevoznika, dotične države članice u roku

|  |  |                                  |  |
|--|--|----------------------------------|--|
| <p>od dvije godine od primitka zahtjeva uspostavljaju mjere za provedbu ove Direktive.</p>   |  |                                  |  |
| <p>Članak 34.</p> <p>Stavljanje izvan snage</p> <p>Direktiva 2004/49/EZ, kako je izmijenjena direktivama navedenima u Prilogu IV. dijelu A, stavlja se izvan snage s učinkom od 16. lipnja 2020., ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu IV. dijelu B i njihovu primjenu.</p> <p>Upućivanja na Direktivu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga V.</p> |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Prijelazne i završne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske.</p> |

|   |  |                                  |  |
|---|--|----------------------------------|--|
| <p>Članak 35.</p> <p>Stupanje na snagu</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>   |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Prijelazne i završne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske.</p> |
| <p>Članak 36.</p> <p>Adresati</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>   |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Prijelazne i završne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske.</p> |
| <p>PRILOG I.</p> <p><b>ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI</b></p> <p>Svake godine nacionalna tijela nadležna za sigurnost izvješćuju o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-ovi).</p> <p>Ako se nakon podnošenja izvješća otkriju nove činjenice ili pogreške, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost prvom će odgovarajućom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću izmijeniti ili ispraviti pokazatelje za određenu godinu.</p> <p>Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna gospodarskog učinka nesreća</p> |  | <p>Nije preuzeto</p>             | <p>Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019)</p>  |

utvrđene su u Dodatku.

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj ozbiljnih nesreća te raščlamba na sljedeće vrste nesreća:

- sudar vlaka sa željezničkim vozilom,
- sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila,
- iskliznuće vlaka,
- nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, uključujući nesreću u kojoj sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnom prijelazu te dodatna raščlamba za pet vrsta željezničko-cestovnih prijelaza definiranih u točki 6.2.,
- nesreća osoba koja uključuje željezničko vozilo u pokretu, uz iznimku samoubojstva i pokušaja samoubojstva,
- požar na željezničkim vozilima,
- ostalo.

O svakoj se teškoj nesreći izvješćuje prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije (npr. iskliznuće vlaka nakon kojeg je uslijedio požar).

1.2. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće razvrstan u sljedeće kategorije:



- putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara),
- zaposlenici ili izvođači,
- korisnici željezničko-cestovnih prijelaza,
- neovlaštene osobe,
- druge osobe na peronu,
- druge osobe izvan perona.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj nesreća u željezničkom prijevozu opasnih tvari, podijeljen na sljedeće kategorije:

- nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo kojim se prevoze opasne tvari, kako je definirano u Dodatku,
- broj takvih nesreća u kojima su ispuštene opasne tvari.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj samoubojstava i pokušaja samoubojstva

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-

kilometre) broj pretkazivača nesreća i raščlamba na sljedeće vrste pretkazivača:

- slomljene tračnice,
- izbacivanja i druge deformacije kolosijeka,
- ispadi signalizacije u nesigurno stanje,
- prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke,
- prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke,
- slomljeni kotači na željezničkim vozilima u prometu,
- slomljene osovine na željezničkim vozilima u prometu.

Potrebno je izvijestiti o svim pretkazivačima nesreća, kako o onima koji za posljedicu imaju nesreću, tako i o onima koji za posljedicu nemaju nesreću. (O pretkazivačima koji za posljedicu imaju tešku nesreću izvješćuje se i prema pokazateljima koji se odnose na pretkazivače; o pretkazivačima koji za posljedicu nemaju tešku nesreću izvješćuje se samo prema pokazateljima koji se odnose na pretkazivače).

5. Pokazatelji za izračun gospodarskog učinka nesreća

Ukupno u eurima i relativno (u odnosu na vlak-kilometre):

- broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradanja (VPC),
- troškovi štete po okoliš,
- troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi,
- troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost izvješćuju o gospodarskom učinku teških nesreća.

VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradanja i kao takva nije referenca za naknadu štete između sudionika u nesrećama.

6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezinu provedbu

6.1. Postotak pruga koje imaju sustave za zaštitu vlakova (TPS-ove) u radu i postotak vlak-kilometara gdje se koriste TPS-ovi ugrađeni u vlak, ako ti sustavi pružaju:

- upozorenja,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine.

6.2. Broj željezničko-cestovnih prijelaza (ukupan, po kilometru pruge i kolosiječnom kilometru) prema sljedećih pet vrsta:

(a) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz

(b) aktivni (zaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz:

- i. ručni;
- ii. automatski s upozorenjem korisnika;
- iii. automatski sa zaštitom korisnika;
- iv. sa zaštitom pruge.

Dodatak

Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna gospodarskog učinka nesreća

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. „teška nesreća” znači svaka nesreća u kojoj sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo u pokretu, a koja za posljedicu ima najmanje jednu smrtno stradalu ili teško ozlijeđenu osobu, ili znatnu štetu na željezničkim vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu, ili velike smetnje u prometu, osim nesreća u radionicama, skladištima i spremištima;

1.2. „znatna šteta na vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu” znači šteta u iznosu od 150 000 EUR ili više;

1.3. „velike smetnje u prometu” znači suspenzija željezničkih usluga na glavnoj željezničkoj pruzi u trajanju od šest ili više sati;

1.4. „vlak” znači jedno ili više željezničkih vozila koje vuče jedna ili više lokomotiva ili motornih vagona ili jedan motorni vagon koji prometuje sam, pod određenim brojem ili posebnom oznakom, od određene početne točke do određene završne točke, uključujući vučno vozilo odnosno lokomotivu koja prometuje sama;

1.5. „sudar vlaka sa željezničkim vozilom” znači sudar čelnog dijela jednog vlaka i čelnog dijela drugog vlaka odnosno željezničkog vozila, sudar čelnog dijela jednog vlaka i stražnjeg dijela drugog vlaka odnosno željezničkog vozila ili sudar bočnog dijela jednog vlaka i bočnog dijela drugog vlaka odnosno željezničkog vozila, ili sudar s ranžirnim željezničkim vozilom;

1.6. „sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila” znači sudar dijela vlaka s objektima koji su pričvršćeni za prugu ili se privremeno nalaze na njoj ili u njezinoj blizini (osim na željezničko-cestovnim prijelazima ako su tijekom prelaska preko prijelaza ispali iz vozila ili ih je tijekom prelaska preko prijelaza izgubio korisnik), uključujući sudar s kontaktnom mrežom;

1.7. „iskliznuće vlaka” znači svaki slučaj kada najmanje jedan kotač vlaka ispadne s tračnice;

1.8. „nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu” znači svaka nesreća na

željezničko-cestovnim prijelazima u kojoj sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo te jedno ili više vozila koja prelaze preko prijelaza, drugi korisnici prijelaza, kao što su pješaci, ili drugi objekti koji se privremeno nalaze na pruzi ili u njezinoj blizini ako su tijekom prelaska preko prijelaza ispali iz vozila ili ih je tijekom prelaska preko prijelaza izgubio korisnik;

1.9. „nesreća osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu” znači nesreća jedne ili više osoba kada ih udari željezničko vozilo ili predmet koji je pričvršćen na vozilo ili se s njega otkvačio, što uključuje osobe koje su ispale iz željezničkih vozila kao i osobe koje su pale ili su ih udarili nepričvršćeni predmeti tijekom putovanja u vozilima;

1.10. „požar u željezničkom vozilu” znači požar ili eksplozija u željezničkom vozilu (uključujući i njegov teret) tijekom vožnje između odlaznog kolodvora i odredišta, uključujući i razdoblja stajanja na odlaznom kolodvoru, odredištu ili među stajalištima, kao i tijekom razdoblja ranžiranja;

1.11. „druga (nesreća)” znači svaka nesreća osim sudara vlaka sa željezničkim vozilom, sudara vlaka s preprekom unutar slobodnog profila, iskliznuća vlaka, nesreće na željezničko-cestovnom prijelazu, nesreće osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu ili požar u željezničkom vozilu;

1.12. „putnik” znači svaka osoba, osim članova posade vlaka, koja putuje željeznicom uključujući, isključivo za potrebe statističkih podataka o nesrećama, putnika koji se pokušava ukrcati na vlak ili iskrcati s vlaka koji je u pokretu;

1.13. „zaposlenik ili izvođač” znači svaka osoba čije je zaposlenje povezano sa željeznicom i koja se u trenutku nesreće nalazi na radnom mjestu, uključujući osoblje izvoditelja, samozaposlene izvođače, osoblje vlaka i osobe koje rukuju željezničkim vozilima i postrojenjima infrastrukture;

1.14. „korisnik željezničko-cestovnih prijelaza” znači svaka osoba koja se koristi željezničko-cestovnim prijelazom radi prelaska željezničke pruge bilo kojim prijevoznim sredstvom ili pješice;

1.15. „neovlaštena osoba” znači svaka osoba koja se nalazi na objektima željeznice gdje je takva nazočnost zabranjena, osim korisnika željezničko-cestovnih prijelaza;

1.16 „druga osoba na peronu” znači svaka osoba na željezničkom peronu koja nije definirana kao „putnik”, „zaposlenik ili izvođač”, „korisnik željezničko-cestovnih prijelaza”, „druga osoba izvan perona” ili „neovlaštena osoba”;

1.17. „druga osoba izvan perona” znači svaka osoba izvan željezničkog perona koja

nije definirana kao „putnik”, „zaposlenik ili izvođač”, „korisnik željezničko-cestovnih prijelaza”, „druga osoba na peronu” ili „neovlaštena osoba”;

1.18. „smrtni slučaj (smrtno stradala osoba)” znači svaka osoba koja je preminula odmah ili u roku od 30 dana od posljedica nesreće, osim u slučaju samoubojstva;

1.19. „teška ozljeda (teško ozlijeđena osoba)” znači svaka ozlijeđena osoba koja je zbog nesreće bila smještena u bolnicu dulje od 24 sata, osim u slučaju pokušaja samoubojstva.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

2.1. „nesreća koja uključuje prijevoz opasnih tvari” znači svaka nesreća ili incident koji je potrebno prijaviti u skladu s RID-om (1)/ADR-om, odjeljkom 1.8.5.;

2.2. „opasne tvari” znači one tvari i proizvodi čiji je prijevoz zabranjen RID-om, ili dopušten samo pod uvjetima propisanim u njemu.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

3.1. „samoubojstvo” znači čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica smrt, kako ga je zabilježilo i razvrstalo nadležno



nacionalno tijelo;

3.2. „pokušaj samoubojstva” znači čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica teška ozljeda.

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

4.1. „slomljena tračnica” znači svaka tračnica koja je podijeljena na dva ili više dijelova ili svaka tračnica s koje se odvojio komad metala, a što je prouzročilo slobodan prostor na voznoj površini dulji od 50 mm i dublji od 10 mm;

4.2. „izbacivanje ili druge deformacije kolosijeka” znači sva oštećenja koja se odnose na neprekinutost i geometriju kolosijeka, zbog kojih je kolosijek potrebno zatvoriti ili odmah ograničiti dopuštenu brzinu;

4.3. „ispad signalizacije u nesigurno stanje” znači svaki tehnički kvar signalnog sustava (na infrastrukturi ili željezničkim vozilima) čija je posljedica pokazivanje manje ograničavajućih signalnih informacija od zahtijevanih;

4.4. „prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke” znači svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja i prođe opasnu točku;

4.5. „prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke” znači svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja, ali ne prođe opasnu točku.

Nedopušteno kretanje iz točaka 4.4. i 4.5. znači prolazak:

- pokraj svjetlosnog signala u boji ili likovnog signala uz prugu kojima se upozorava na opasnost ili pokazuje naredba STOJ, kada sustav za zaštitu vlakova (TPS) nije u funkciji,
- kraja odobrenog kretanja povezanog sa sigurnošću koje je utvrđeno u TPS-u,
- pored točke koja je priopćena pismenim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima,
- pored ploče sa znakom obaveznog zaustavljanja (ublaživači udarca nisu uključeni) ili ručnih signala.

Slučajevi kada vozila bez priključene vučne jedinice ili nezaposjednuti vlak prođu pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja nisu uključeni. Nisu uključeni ni slučajevi gdje signal iz bilo kojeg razloga pravovremeno ne ukaže na zabranu daljnje vožnje i time omogući strojovođi da zaustavi vlak prije signala.

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu odvojeno izvješćivati o četiri indeksa

nedopuštenog kretanja iz alineja ove točke te izvješćuju barem o zbirnom pokazatelju koji sadržava podatke o sva četiri indeksa pokazatelja.

4.6. „slomljen kotač na željezničkom vozilu u prometu” znači lom koji utječe na kotač i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara);

4.7. „slomljena osovina na željezničkom vozilu u prometu” znači lom koji utječe na osovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara).

5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

5.1. Vrijednost sprečavanja stradanja (VPC) sastoji se od:

1. vrijednosti sigurnosti per se: vrijednosti spremnosti na plaćanje (WTP-a) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u državi članici na koju se primjenjuju;

2. izravnih i neizravnih gospodarskih troškova: vrijednosti troškova procijenjenih u državi članici, koji se sastoje od:

- troškova liječenja i oporavka,
- sudskih troškova, troškova policije, privatnih istraga o sudaru, troškova službe za hitne slučajeve te

administrativnih troškova osiguranja,  
—gubitaka u proizvodnji: vrijednost koje su za društvo mogle imati robe i usluge koje je osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila.

Pri izračunu troškova stradavanja, smrtni slučajevi i teške ozljede razmatraju se zasebno (različiti VPC-ovi za smrtno slučajeve i za teške ozljede).

5.2. Zajednička načela za ocjenu vrijednosti sigurnosti per se i/ili izravnih/neizravnih gospodarskih troškova:

Za vrijednost sigurnosti per se, ocjena jesu li raspoložive procjene odgovarajuće temelji se na sljedećim razmatranjima:

- procjene se odnose na sustav za vrednovanje smanjivanja rizika od smrtnosti u sektoru prometa i slijede pristup spremnosti na plaćanje (WTP-a) u skladu s metodama navedenih preferencija,
- uzorak ispitanika korišten za vrijednosti reprezentativan je za dotično stanovništvo. Uzorak naročito mora odražavati raspodjelu prema dobi/dohotku zajedno s ostalim relevantnim društveno-gospodarskim i/ili demografskim značajkama stanovništva,
- metoda za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa se sastavlja tako da su pitanja jasna/razumljiva ispitanicima.

Izravni i neizravni gospodarski troškovi procjenjuju se na temelju stvarnih troškova koje snosi društvo.

### 5.3. Definicije

5.3.1. „Troškovi štete po okoliš” znači troškovi koje moraju pokriti željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture, a koji se procjenjuju na temelju njihova iskustva, kako bi se oštećeno područje ponovno vratilo u stanje prije željezničke nesreće.

5.3.2. „Troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi” znači troškovi osiguravanja novih željezničkih vozila ili infrastrukture, koji imaju jednaku funkcionalnost i tehničke parametre kao željeznička vozila ili infrastruktura koji su nepovratno oštećeni, te trošak ponovne uspostave stanja željezničkih vozila ili infrastrukture u stanje prije nesreće, koje ocjenjuju željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture na temelju svojega iskustva, uključujući i troškove povezane sa zakupom željezničkih vozila zbog neraspoloživosti oštećenih vozila.

5.3.3. „Troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća” znači novčana vrijednost kašnjenja koje su pretrpjeli korisnici željezničkog prijevoza (putnici i korisnici prijevoza

tereta) kao posljedicu nesreća, a izračunava se prema sljedećem modelu:

VT = novčana vrijednost uštede vremena putovanja

Vrijednost vremena za putnike u vlaku (po satu)

$VTP = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [\text{prosječni postotak poslovnih putnika godišnje}] + [VT \text{ putnika koji ne putuju poslom}] * [\text{prosječni postotak putnika koji ne putuju poslom godišnje}]$

VTP se mjeri u eurima po putniku po satu „poslovni putnik” znači putnik koji putuje u vezi sa svojim profesionalnim aktivnostima, isključujući putovanje na posao i s posla.

Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu)

$VTF = [VT \text{ teretnih vlakova}] * [(tonski \text{ kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})]$

VTF se mjeri u eurima po toni tereta po satu

Prosječni broj tona tereta prevezenog vlakom u jednoj godini =  $(tonski \text{ kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})$

CM = trošak jedne minute kašnjenja vlaka  
Putnički vlak

$CMP = K1 * (VT \text{ P} / 60) * [(putnički \text{ kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})]$

Prosječan broj putnika po vlaku u jednoj godini =  $(putnički \text{ kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})$

Teretni vlak

$$CMF = K2 * (VT F / 60)$$

Faktori K1 i K2 su između vrijednosti vremena i vrijednosti kašnjenja, kako je procijenjeno u studijama navedenih preferencija, kako bi se u obzir uzelo da se vrijeme izgubljeno zbog kašnjenja smatra znatno negativnijim od uobičajenog vremena putovanja.

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = CMP \* (minute kašnjenja putničkih vlakova) + CMF \* (minute kašnjenja teretnih vlakova).

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za teške nesreće kako slijedi:

- stvarna kašnjenja na željezničkim prugama na kojima su se dogodile nesreće, mjereno na konačnoj postaji,
- stvarna kašnjenja ili, ako to nije moguće, procijenjena kašnjenja na ostalim zahvaćenim prugama.

6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezinu provedbu

6.1. „Sustav za zaštitu vlakova (TPS)” znači sustav koji pomaže osigurati poštovanje signala i ograničenja brzine.

6.2. „Sustavi ugrađeni u vlak” znači sustavi koji pomažu strojovođi da poštuje pružnu

signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osiguravaju zaštitu opasnih točaka i provođenje ograničenja brzine. TPS-ovi ugrađeni u vlak opisani su kako slijedi:

- (a)Upozorenje, kojim se strojovođi pruža automatsko upozorenje.
- (b)Upozorenje i automatsko zaustavljanje, kojim se strojovođi pruža automatsko upozorenje i kojim se pruža automatsko zaustavljanje pri prolasku signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja.
- (c)Upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine, kojim se pruža zaštita opasnih točaka, gdje „nepostojani nadzor brzine” znači nadzor brzine na određenim mjestima (uređajima za ograničavanje brzine) kod prilaza signalu.
- (d)Upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine, kojim se pruža zaštita opasnih točaka i stalni nadzor ograničenja brzine pruge, gdje „stalni nadzor brzine” znači stalno navođenje i provođenje najveće dopuštene ciljne brzine na svim dijelovima pruge.

Tip (d) smatra se sustavom automatske zaštite vlaka (ATP).

6.3. „Željezničko-cestovni prijelaz” znači svako križanje u razini između ceste ili prolaza i željezničke pruge koje odredi upravitelj infrastrukture i koje je otvoreno javnim ili privatnim korisnicima. Prolazi između perona na kolodvorima su isključeni,



kao i prolazi preko kolosijeka koji su namijenjeni isključivo zaposlenicima.

6.4. „Cesta” znači, za potrebe statističkih podataka o nesrećama, svaka javna ili privatna cesta, ulica ili autocesta, uključujući susjedne pješačke i biciklističke trake.

6.5. „Prolaz” znači bilo koji put, osim ceste, namijenjen prolasku osoba, životinja, vozila ili strojeva.

6.6. „Pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz” znači željezničko-cestovni prijelaz bez ikakva sustava upozorenja ili zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnika.

6.7. „Aktivni željezničko-cestovni prijelaz” znači željezničko-cestovni prijelaz na kojemu su njegovi korisnici zaštićeni od nailazećeg vlaka ili su na njega upozoreni aktiviranjem naprava kad prelazak preko prijelaza nije siguran za korisnika.

—Zaštita uporabom fizičkih naprava uključuje:

- branike ili polubranike,
- zaštitne ograde.

—Upozorenje primjenom ugrađene opreme na željezničko-cestovnim prijelazima:

- vidljivih naprava: svjetala,
- zvučnih naprava: zvona, trubi, sirena

itd.

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

- (a) Ručni: željezničko-cestovni prijelaz na kojemu zaštitu korisnika ili upozorenje ručno aktivira zaposlenik željeznice.
- (b) Automatski s upozorenjem korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg upozorenje aktivira nadolazeći vlak.
- (c) Automatski sa zaštitom korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg zaštitu korisnika aktivira nadolazeći vlak. To uključuje željezničko-cestovni prijelaz sa zaštitom i upozorenjem korisnika.
- (d) Sa zaštitom pruge: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg signal ili drugi sustav zaštite vlakova dopušta prolazak vlaka samo ako je željezničko-cestovni prijelaz zaštićen i prohodan.

## 7. Definicije mjernih jedinica

7.1. „Vlak-kilometar” znači mjerna jedinica koja predstavlja kretanje vlaka na udaljenosti od jednog kilometra. Udaljenost koja se koristi stvarno je prijeđena udaljenost, ako je raspoloživa; inače se koristi standardna udaljenost mreže između mjesta polaska i odredišta. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području zemlje izvjestiteljice.

7.2. „Putnički kilometar” znači mjerna

jedinica koja predstavlja prijevoz jednog putnika željeznicom na udaljenosti od jednog kilometra. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području zemlje izvjestiteljice.

7.3. „Kilometar pruge” znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čiji je opseg utvrđen u članku 2. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta.

7.4. „Kilometar kolosijeka” znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čiji je opseg utvrđen u članku 2. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.

---

(1) RID, Pravilnik o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom, kako je donesen Direktivom 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.).

|   |  |               |  |
|---|--|---------------|--|
| <p>PRILOG II.</p> <p>OBAVJEŠĆIVANJE O NACIONALNIM SIGURNOSNIM PRAVILIMA</p> <p>Nacionalna sigurnosna pravila o kojima se obavješćuje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (a) obuhvaćaju:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. pravila o postojećim nacionalnim sigurnosnim ciljevima i sigurnosnim metodama;</li> <li>2. pravila o zahtjevima u pogledu sustava upravljanja sigurnošću i izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima;</li> <li>3. zajednička operativna pravila za željezničku mrežu koja još nisu obuhvaćena TSI-ovima, uključujući pravila koja se odnose na signalno-sigurnosni i prometno-upravljački sustav;</li> <li>4. pravila kojima se utvrđuju zahtjevi u pogledu dodatnih unutarnjih operativnih pravila (pravila društva) koja moraju utvrditi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici;</li> <li>5. pravila o zahtjevima u pogledu osoblja koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije odabira, zdravstvenu sposobnost i stručnu osposobljenost te izdavanje potvrda u mjeri u kojoj nisu još obuhvaćeni TSI-om;</li> <li>6. pravila o istrazi nesreća i incidenata.</li> </ol> |  | Nije preuzeto | Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019) |
|---|--|---------------|--|

|   |  |               |  |
|---|--|---------------|--|
| <p>PRILOG III.</p> <p>Zahtjevi i kriteriji ocjenjivanja za organizacije koje podnose zahtjev za ovlaštenje ECM ili za ovlaštenje u pogledu funkcija održavanja koje subjekt nadležan za održavanje podgovara s vanjskim izvođačima</p> <p>Upravljanje organizacijom mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima te se njime posebice opisuje raspodjela odgovornosti unutar organizacije i s podizvođačima. Njime se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje.</p> <p>Sljedeći osnovni zahtjevi primjenjuju se na četiri funkcije subjekta nadležnog za održavanje (ECM) koje treba obuhvatiti sama organizacija ili se obuhvaćaju putem ugovornih aranžmana:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vodstvo– obveza organizacije prema razvoju i provedbi sustava održavanja organizacije i kontinuiranom poboljšanju njegove djelatnosti;</li> <li>2. Procjena rizika– strukturirani pristup procjeni rizika povezanih s održavanjem vozila, uključujući one koji izravno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti</li> </ol> |  | Nije preuzeto | Bit će preuzeto u: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (11.02.2019) |
|---|--|---------------|--|

drugih organizacija ili osoba, te utvrđivanje odgovarajućih mjera za upravljanje rizicima;

3. Nadgledanje– strukturirani pristup kojim se osigurava da su mjere za upravljanje rizicima uvedene, pravilno djeluju i ostvaruju ciljeve organizacije;

4. Kontinuirano poboljšanje– strukturirani pristup analizi informacija koje su prikupljene redovitim nadgledanjem, revizijama ili iz drugih relevantnih izvora, te uporabi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mjera kako bi se održala ili poboljšala razina sigurnosti;

5. Struktura i odgovornost– strukturirani pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje ciljeva organizacije u vezi sa sigurnošću;

6. Upravljanje kompetencijama– strukturirani pristup kojim se osigurava da zaposlenici posjeduju tražene kompetencije kako bi na siguran, djelotvoran i učinkovit način postizali ciljeve organizacije u svim okolnostima;

7. Informacije– strukturirani pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim osobama koje donose prosudbe i odluke na svim razinama organizacije te kako bi se osigurala cjelovitost i primjerenost informacija;

8. Dokumentacija– strukturirani pristup kojim se osigurava sljedivost svih relevantnih informacija;

9. Ugovorne aktivnosti– strukturirani pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodijeljenima podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih kompetencija i zahtjeva;

10. Aktivnosti održavanja– strukturirani pristup kojim se osigurava:

- da su identificirane sve aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost i komponente bitne za sigurnost te da se njima pravilno upravlja, da su identificirane sve nužne promjene tih aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost te da se njima pravilno upravlja na temelju razmjene iskustava i primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za procjenu rizika u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (a) te da su pravilno dokumentirane,
- sukladnost s osnovnim zahtjevima u pogledu interoperabilnosti,
- uspostava i provjera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvođenje održavanja,
- analiza početne dokumentacije u vezi s vozilom za osiguravanje prve početne dokumentacije o održavanju te za

osiguravanje njezine ispravne provedbe putem sastavljanja naloga za održavanje, —da se komponente (uključujući rezervne dijelove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se pohranjuju, s njima se postupa i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača te su usklađeni s relevantnim nacionalnim i međunarodnim pravilima, kao i sa zahtjevima iz relevantnih naloga za održavanje,

—da se odrede, utvrde, osiguravaju, bilježe i drže na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim primjenjivim specifikacijama, čime se osigurava sigurna provedba održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja,

—da organizacija ima procese kojima osigurava da se njezina oprema za mjerenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, umjeravaju, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentiranim procesima;

11. Aktivnosti nadzora– strukturirani pristup kojim se osigurava:

—povlačenje vozila iz prometa radi predviđenog, uvjetovanog ili korektivnog



|   |  |                                  |   |
|---|--|----------------------------------|---|
| <p>održavanja u propisanom trenutku ili u slučaju kada su utvrđeni nedostaci ili druge potrebe,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— potrebne mjere za nadziranje kvalitete,</li> <li>— obavljanje zadaća održavanja u skladu s nalogima za održavanje i izdavanje obavijesti o ponovnom stavljanju u promet koja uključuje moguća ograničenja uporabe,</li> <li>— da se moguće pojave neusklađenosti pri primjeni sustava upravljanja koje bi mogle za posljedicu imati nesreće, incidente, izbjegnute nesreće ili ostale opasne događaje prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne preventivne mjere u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c),</li> <li>— periodična interna revizija i postupak nadgledanja u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c).</li> </ul> |  |                                  |   |
| <p>PRILOG IV.</p> <p>DIO A</p> <p>Direktiva stavljena izvan snage i popis njezinih naknadnih izmjena</p> <p>(iz članka 34.)</p> <p>Direktiva 2004/49/EZ (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.)</p>  |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske.</p> |

|   |                       |  |  |
|---|-----------------------|--|--|
| Direktiva 2008/57/EZ (SL L 191.,<br>18.7.2008., str. 1.)            |                       |  |  |
| Direktiva 2008/110/EZ (SL L 345.,<br>23.12.2008., str. 62.)         |                       |  |  |
| Direktiva Komisije 2009/149/EZ (SL L 313,<br>28.11.2009., str. 65.) |                       |  |  |
| Ispravak, 2004/49/EZ (SL L 220,<br>21.6.2004., str. 16.)            |                       |  |  |
| Direktiva Komisije 2014/88/EU (SL L 201,<br>10.7.2014., str. 9.)    |                       |  |  |
| DIO B   |                       |  |  |
| Rokovi za prenošenje u nacionalno pravo<br>(iz članka 34.)          |                       |  |  |
| Direktiva   | Rok za<br>prenošenje  |  |  |
| 2004/49/EZ  | 30. travnja<br>2006.  |  |  |
| 2008/57/EZ  | 19. srpnja 2010.      |  |  |
| 2008/110/EZ   | 24. prosinca<br>2010. |  |  |
| Direktiva Komisije<br>2009/149/EZ                                   | 18. lipnja 2010.      |  |  |
| Direktiva Komisije<br>2014/88/EU                                    | 30. srpnja 2015.      |  |  |

| PRILOG V.                      |               | Nije potrebno preuzimanje | Odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske. |
|--------------------------------|---------------|---------------------------|--|
| Korelacijska tablica           |               |                           |  |
| Direktiva 2004/49/EZ           | Ova Direktiva |                           |  |
| Članak 1.                      | Članak 1.     |                           |  |
| Članak 2.                      | Članak 2.     |                           |  |
| Članak 3.                      | Članak 3.     |                           |  |
| Članak 4.                      | Članak 4.     |                           |  |
| Članak 5.                      | Članak 5.     |                           |  |
| Članak 6.                      | Članak 6.     |                           |  |
| Članak 7.                      | Članak 7.     |                           |  |
| Članak 8.                      | Članak 8.     |                           |  |
| Članak 9.                      | Članak 9.     |                           |  |
| Članak 10.                     | Članak 10.    |                           |  |
| -                              | Članak 11.    |                           |  |
| Članak 11.                     | Članak 12.    |                           |  |
| Članak 12.                     | -             |                           |  |
| Članak 13.                     | Članak 13.    |                           |  |
| Članak 14.a stavci od 1. do 7. | Članak 14.    |                           |  |
| Članak 14.a stavak 8.          | Članak 15.    |                           |  |
| Članak 15.                     | -             |                           |  |
| Članak 16.                     | Članak 16.    |                           |  |
| -                              | Članak 17.    |                           |  |
| Članak 17.                     | Članak 18.    |                           |  |
| Članak 18.                     | Članak 19.    |                           |  |
| Članak 19.                     | Članak 20.    |                           |  |
| Članak 20.                     | Članak 21.    |                           |  |
| Članak 21.                     | Članak 22.    |                           |  |
| Članak 22.                     | Članak 23.    |                           |  |
| Članak 23.                     | Članak 24.    |                           |  |
| Članak 24.                     | Članak 25.    |                           |  |
| Članak 25.                     | Članak 26.    |                           |  |
| Članak 26.                     | -             |                           |  |
| -                              | Članak 27.    |                           |  |

|  |  |                                  |   |
|--|--|----------------------------------|---|
| <p>Članak 27.                      Članak 28.<br/> Članak 28.                      -<br/> Članak 29.                      -<br/> Članak 30.                      -<br/> Članak 31.                      Članak 29.<br/> Članak 32.                      Članak 30.<br/> -                                      Članak 31.<br/> -                                      Članak 32.<br/> Članak 33.                      Članak 33.<br/> -                                      Članak 34.<br/> Članak 34.                      Članak 35.<br/> Članak 35.                      Članak 36.<br/> Prilog I.                        Prilog I.<br/> Prilog II.                       Prilog II.<br/> Prilog III.                      -<br/> Prilog IV.                      -<br/> Prilog V.                       -<br/> -                                      Prilog III.</p> |  |                                  |   |
| <p>Izjava Komisije o dokumentima s obrazloženjima</p> <p>Komisija podsjeća da su se Europski parlament, Vijeće i Komisija u Zajedničkoj političkoj izjavi od 27. listopada 2011. o dokumentima s obrazloženjima složili da podaci o prenošenju direktiva u nacionalna zakonodavstva koje države članice dostavljaju Komisiji moraju biti „jasni i precizni” kako bi se Komisiji olakšalo izvršavanje njezina zadatka nadgledanja primjene prava Unije. U ovom slučaju dokumenti s obrazloženjima bili bi korisni u spomenute svrhe. Komisija žali što konačni tekst ne sadržava odredbe u tom pogledu.</p>   |  | <p>Nije potrebno preuzimanje</p> | <p>Odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske.</p> |