



Crna Gora
Vlada Crne Gore

CRNA GORA SKUPŠTINA CRNE GORE	
PRIMLJENO:	3. 09 20 21. GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	16-3/21-7
VEZA:	
EPA:	278 XXVII
SKRAĆENICA:	PRILOG:

Br: 04-3743

6. avgust 2021. godine

SKUPŠTINA CRNE GORE
Gospodin mr Aleksa Bečić, predsjednik

Vlada Crne Gore, na sjednici od 26. jula 2021. godine, utvrdila je **PREDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O OBAVEZKOM OSIGURANJU U SAOBRAĆAJU**, koji Vam u prilogu dostavljamo radi stavljanja u proceduru Skupštine Crne Gore.

Za predstavnike Vlade koji će učestvovati u radu Skupštine i njenih radnih tijela, prilikom razmatranja Predloga ovog zakona, određeni su mr Milojko Spajić, ministar finansija i socijalnog staranja i Janko Odović, državni sekretar u Ministarstvu finansija i socijalnog staranja.

PREDSJEDNIK
Prof. dr Zdravko Krivokapić, s. r.

**ZAKON
O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O OBAVEZNOM OSIGURANJU U
SAOBRAĆAJU**

Član 1

U Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Službeni list CG“ broj 44/12), u članu 2 stav 1 tačka 2 riječi: “motornih vozila” zamjenjuju se riječju “vozila”.

U tački 3 poslije riječi „licima“ dodaju se riječi: „i putnicima“.

Član 2

U članu 4 poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi:

„Za naknadu štete koja je nastala upotrebom prevoznog sredstva iz stava 1 ovog člana garantuje država Crna Gora.“

Dosadašnji stav 2 postaje stav 3.

Član 3

Član 5 mijenja se i glasi:

„Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **prevozno sredstvo** je vozilo, plovni objekat i vazduhoplov;
- 2) **vozilo** je svako vozilo koje se pokreće snagom sopstvenog motora, osim vozila koja se kreću po šinama, i svako priključno vozilo, bez obzira da li je prikačeno ili ne;
- 3) **teritorija na kojoj se vozilo uobičajeno nalazi** je teritorija države članice Evropske Unije:
 - čiju registarsku tablicu, stalnu ili privremenu, vozilo nosi;
 - u kojoj je izdat znak raspoznavanja ekvivalentan registarskoj tablici, kada za određenu vrstu vozila nije propisana registracija;
 - u kojoj vlasnik, odnosno korisnik vozila ima prebivalište, kada za određenu vrstu vozila nijesu potrebne registarske tablice ili znak raspoznavanja;
 - u kojoj je nastala saobraćajna nezgoda, radi rješavanja odštetnog zahtjeva od strane biroa zelene karte ili garantnog fonda, kada vozilo nema registarske tablice ili registarske tablice ne odgovaraju, odnosno više ne odgovaraju vozilu koje je učestvovalo u nesreći;
- 4) **ugovarač osiguranja** je lice koje je sa društvom za osiguranje zaključilo ugovor o osiguranju;
- 5) **korisnik prevoznog sredstva** je fizičko ili pravno lice koje voljom vlasnika raspolaže prevoznim sredstvom;
- 6) **oštećeno lice** je lice koje ima pravo na naknadu štete u skladu sa ovim zakonom;
- 7) **osiguranik** je vlasnik prevoznog sredstva za koje je zaključen ugovor o obaveznom osiguranju, kao i drugi ovlašćeni korisnik prevoznog sredstva;
- 8) **treće lice** je svako lice, osim lica odgovornog za pričinjenu štetu i lica koje po ovom zakonu nema pravo na naknadu štete;
- 9) **društvo za osiguranje** je društvo koje, u skladu sa zakonom kojim se uređuju uslovi i način obavljanja djelatnosti osiguranja, ima pravo obavljanja poslova obaveznog osiguranja u saobraćaju na teritoriji Crne Gore;

10) **odgovorno društvo za osiguranje** je društvo za osiguranje sa kojim je vlasnik prevoznog sredstva, koje je prouzrokovalo štetu, zaključio ugovor o obaveznom osiguranju;

11) **zelena karta** je međunarodna potvrda o postojanju obaveznog osiguranja od autoodgovornosti na području država članica Sistema zelene karte, koju izdaje nacionalno udruženje osiguravača;

12) **multilateralni sporazum** je sporazum između nacionalnih udruženja osiguravača država članica Evropskog ekonomskog prostora i pridruženih država prema kojem svaki nacionalni biro garantuje za štete nastale na njegovoj teritoriji upotrebom vozila koje se uobičajeno nalazi na teritoriji druge države potpisnice tog sporazuma;

13) **maksimalna masa vazduhoplova** (Maximum Take Off Mass - u daljem tekstu: MTOM) je najveća dozvoljena masa vazduhoplova pri polijetanju, koja odgovara odobrenoj masi utvrđenoj u dokumentu o plovidbenosti vazduhoplova, letačkom priručniku ili drugom ekvivalentnom dokumentu;

14) **specijalno pravo vučenja (SDR)** je obračunska jedinica koju određuje Međunarodni monetarni fond; i

15) **let** je vrijeme prevoza putnika vazduhoplovom, uključujući ukrcavanje i iskrcavanje putnika i ručnog prtljaga ili, u odnosu na teret i predati prtljag, vrijeme prevoza prtljaga i tereta od trenutka predaje prtljaga ili tereta vazdušnom prevozniku do trenutka njihove isporuke ovlašćenom primaocu ili, u odnosu na treća lica, upotreba vazduhoplova od trenutka davanja snage motorima u svrhu vožnje po tlu ili stvarnog uzlijetanja do trenutka kada je on na tlu, a motori su potpuno zaustavljeni, ili kretanje vazduhoplova pomoću vozila za tegljenje ili potiskivanje ili pomoću sila koje su tipične za pogon ili uzgon vazduhoplova, naročito vazdušnih struja."

Član 4

U članu 6 stav 3 mijenja se i glasi:

„U slučaju saobraćajne nezgode, lice koje upravlja prevoznim sredstvom je dužno da svim učesnicima saobraćajne nezgode, koji imaju pravo podnošenja odštetnog zahtjeva po ovom zakonu, da lične podatke i podatke o obaveznom osiguranju.“

Član 5

Član 7 mijenja se i glasi:

„Vlasnik, odnosno korisnik prevoznog sredstva dužan je da zaključi i redovno obnavlja ugovor o obaveznom osiguranju sa društvom za osiguranje, dok se prevozno sredstvo koristi.

Organ nadležan za registraciju odnosno upis će izdati saobraćajnu dozvolu ili drugu odgovarajuću ispravu, odnosno produžiti njeno važenje, tek nakon što vlasnik prevoznog sredstva, na čije će se ime prevozno sredstvo registrovati odnosno upisati, podnese dokaz da je zaključio ugovor o obaveznom osiguranju iz stava 1 ovog člana.

Ugovor o obaveznom osiguranju iz stava 1 ovog člana društvo za osiguranje zaključuje u skladu sa zakonom, uslovima osiguranja i tarifama premija.

Sastavni dio ugovora o obaveznom osiguranju iz stava 1 ovog člana su uslovi osiguranja koje je društvo dužno da uruči osiguraniku najkasnije u trenutku zaključenja ugovora.

Društvo za osiguranje ne smije odbiti ponudu za zaključenje ugovora o obaveznom osiguranju iz stava 1 ovog člana ako podnosilac ponude za osiguranje

prihvata uslove pod kojima društvo za osiguranje zaključuje ugovore iz odnosne vrste obaveznog osiguranja.

Ugovor o obaveznom osiguranju iz stava 1 ovog člana obavezno se zaključuje prije stavljanja prevoznog sredstva u upotrebu.

Obaveza društva za osiguranje iz ugovora o osiguranju počinje po isteku 24-tog sata dana koji je u ispravi o osiguranju naveden kao početak osiguranja, a prestaje po isteku 24-tog sata koji je u ispravi o osiguranju naveden kao dan isteka trajanja osiguranja, ako nije drukčije ugovoreno.”

Član 6

U članu 8 stav 1 riječi: „rješenja o pokretanju likvidacije odnosno stečaja” zamjenjuju se riječima: “rješenja o pokretanju likvidacije odnosno oglasa o otvaranju stečaja“.

Član 7

Član 10 mijenja se i glasi:

“Uslove osiguranja i tarife premija, u skladu sa osnovama za izračunavanje premije i strukture premije (premijski sistem) za obavezno osiguranje u saobraćaju, utvrđuju društva za osiguranje.

Društvo za osiguranje dužno je da regulatornom organu dostavi uslove osiguranja, najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom i pravilima struke osiguranja.

Društvo je dužno da regulatornom organu, u roku iz stava 2 ovog člana, dostavi i tarife premija i premijski sistem sa tehničkim osnovama za izračunavanje tarife, radi provjere usklađenosti sa zakonom, aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja.

Uz dokumentaciju iz stava 3 ovog člana, društvo za osiguranje istovremeno dostavlja regulatornom organu i mišljenje ovlašćenog aktuaru o dovoljnosti premije osiguranja za trajno izmirenje svih obaveza iz ugovora o obaveznom osiguranju i troškova sprovođenja tog osiguranja, kao i trogodišnji poslovni plan društva koji pokazuje dovoljnost obračunatih premija.

Ako regulatorni organ utvrdi da akti iz st. 2 i 3 ovog člana nijesu u skladu sa zakonom odnosno aktuarskim načelima i pravilima struke, rješenjem će naložiti društvu za osiguranje da ih uskladi.

Društvo za osiguranje ne smije primjenjivati akta iz st. 2 i 3 ovog člana ako nijesu usklađena sa zakonom odnosno aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja.”

Član 8

U članu 12 stav 3 uvodna rečenica mijenja se i glasi:

„Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva, oštećenom licu dostavi.”

Stav 6 briše se.

Član 9

U članu 13 stav 1 riječi: „rokovima iz člana 12 st. 3 i 6“ zamjenjuju se riječima: „roku iz člana 12 stav 3“.

Stav 2 briše se.

Član 10

Član 14 briše se.

Član 11

U članu 17 stav 2 poslije riječi: „način utvrđivanja iznosa naknade“ dodaju se zarez i riječi: „rok za rješavanje odštetnih zahtjeva“.

Član 12

U članu 18 stav 6 mijenja se i glasi:

„Fondovi iz stava 1 ovog člana, društva za osiguranje, kao i druga fizička i pravna lica koja neposredno oštećenom licu naknade štetu ili dio štete nanesene upotrebom neosiguranog ili nepoznatog prevoznog sredstva, imaju pravo na regresiranje iznosa iz Garantnog fonda samo ako je naknada štete izvršena po osnovu ugovora o obaveznom osiguranju.“

Član 13

U članu 20 stav 3 riječ „sedam“ zamjenjuje se riječju „deset“.

Član 14

Član 21 mijenja se i glasi:

„Vlasnici, odnosno korisnici sredstava koja služe za prevoz putnika u javnom saobraćaju (u daljem tekstu: korisnici) dužni su da zaključe ugovor o osiguranju putnika u javnom prevozu od posljedica nesrećnog slučaja, osim za putnike u vazдушnom saobraćaju.

Ugovor iz stava 1 ovog člana dužni su da zaključe vlasnici, odnosno korisnici:

- 1) autobusa i putničkih vozila kojima se obavlja javni prevoz putnika u linijskom i vanlinijskom drumskom saobraćaju;
- 2) putničkih vozila kojima se obavlja auto-taksi prevoz putnika i vozila koja se koriste na osnovu ugovora o zakupu (rent-a-car);
- 3) šinskih vozila za prevoz putnika;
- 4) svih vrsta pomorskih, jezerskih i riječnih plovnih objekata, kojima se na redovnim linijama ili slobodno prevoze putnici, uključujući i krstarenja i prevoz turista;
- 5) svih vrsta plovnih objekata iz tačke 4 ovog stava uzetih u zakup;
- 6) drugih prevoznih sredstava, bez obzira na vrstu pogona, kojima se vrši prevoz putnika, uz naplatu prevoza kao registrovane djelatnosti.

Ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana ne može se zaključiti kao ugovor o osiguranju od odgovornosti.

Vlasnici odnosno korisnici prevoznih sredstava iz stava 2 ovog člana mogu dobiti dozvolu za obavljanje djelatnosti nakon dostavljanja dokaza o zaključenom ugovoru o osiguranju od odgovornosti iz člana 2 stav 1 tač. 2 i 4 ovog zakona i ugovoru iz stava 1 ovog člana.”

Član 15

U članu 22 stav 1 tačka 2 poslije riječi „luke“ zarez i riječ „aerodroma“ brišu se.

U tački 3 poslije riječi „pristaništa“ briše se zarez i dodaje riječ „ili“, a riječi: „ili aerodroma“ brišu se.

Član 16

U članu 24 stav 3 mijenja se i glasi:

„Putnik, odnosno korisnik osiguranja ima pravo na osiguranu sumu iz člana 23 ovog zakona, nezavisno od prava na naknadu štete po osnovu ugovora o osiguranju od odgovornosti iz člana 2 stav 1 tač. 2 i 4 ovog zakona.“

Član 17

Naziv poglavlja IV mijenja se i glasi:

“ IV. OSIGURANJE VLASNIKA, ODNOSNO KORISNIKA VOZILA OD ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU PRIČINJENU TREĆIM LICIMA“.

Član 18

U članu 25 st. 1 do 4 riječi: “motornih vozila” u različitom padežu zamjenjuju se riječju “vozila” u odgovarajućem padežu.

Poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi:

“Trećim licem, u smislu stava 1 ovog člana, smatra se i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga.”

Dosadašnji st. 2 do 5 postaju st. 3 do 6.

Član 19

U članu 26 stav 1, čl. 29 i 32, članu 35 st. 1 i 5, čl. 37, 39, 40, 46 i 47, članu 57 st. 1 i 3, članu 62 st. 1, 3, 4, 6 i 7 i članu 63 st. 2 i 5 riječi: „motorno vozilo“ u različitom padežu zamjenjuje se riječju „vozilo“ u odgovarajućem padežu.

Član 20

Poslije člana 27 dodaje se novi član koji glasi:

„Teritorijalno važenje ugovora o osiguranju od autoodgovornosti

Član 27a

Osiguranje od autoodgovornosti pokriva štete nastale na teritoriji država članica Evropske unije i teritoriji država članica Sistema zelene karte ili država čiji je nacionalni biro osiguranja potpisnik Multilateralnog sporazuma, bez plaćanja dodatne premije osiguranja. “

Član 21

U članu 28 stav 2 riječi: „šteta pričinjena samo na vozilima“ zamjenjuju se riječima: „pričinjena materijalna šteta“.

Član 22

U članu 30 stav 1 tačka 1 mijenja se i glasi:

„1) vlasnik, suvlasnik i drugi korisnik vozila čijom je upotrebom pričinjena šteta, za slučaj štete na stvarima, bez obzira da li je upravljao vozilom u momentu nastanka štete;“.

U tač.2, 3 i 5 riječi: “motornog vozila” zamjenjuju se riječju “vozila”.

Poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi:

„Pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti ima i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga.“

Član 23

U članu 31 stav 1 mijenja se i glasi:

„Obavezno osiguranje od autoodgovornosti pokriva i odgovornost za štetu pričinjenu trećim licima zbog upotrebe vozila od strane lica koje:

- 1) je upravljalo vozilom bez odgovarajuće vozačke dozvole;
- 2) nije koristilo vozilo u svrhe za koje je namijenjeno;
- 3) se obučavalo za upravljanje vozilom u saobraćaju bez nadzora ovlašćenog vozača - instruktora;
- 4) je koristilo vozilo bez znanja, odnosno odobrenja vlasnika, odnosno ovlašćenog korisnika vozila;
- 5) je upravljalo vozilom pod uticajem alkohola iznad odobrene granice, opojnih droga, psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih materija, izbjeglo ili odbilo alkotestiranje i testiranje;
- 6) je namjerno prouzrokovalo štetu;
- 7) je prouzrokovalo štetu tehnički neispravnim vozilom, a ta mu je okolnost bila poznata;
- 8) je na protivpravan način došlo u posjed vozila;
- 9) je poslije saobraćajne nezgode napustilo mjesto događaja, bez davanja ličnih podataka i podataka o osiguranju.“

Poslije stava 2 dodaje se novi stav koji glasi:

„Iznos naknade iz stava 2 ovog člana, od fizičkog lica odgovornog za pričinjenu štetu, ne može biti veći od iznosa 24 prosječne neto zarade u Crnoj Gori prema posljednjem zvaničnom podatku organa uprave nadležnog za poslove statistike.“

Član 24

U članu 33 stav 2 mijenja se i glasi:

„Najniža osigurana suma je:

- 1) u slučaju štete zbog smrti, tjelesne povrede i oštećenja zdravlja do iznosa od 6.070.000 eura po štetnom događaju, bez obzira na broj oštećenih lica; i
- 2) u slučaju uništenja ili oštećenja stvari do iznosa od 1.220.000 eura po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenih lica. “

Član 25

U članu 34 st. 1 i 3 riječi: „motornim vozilom“ u različitom padežu zamjenjuje se riječju „vozilo“ u odgovarajućem padežu.

Stav 4 mijenja se i glasi:

„Šteta koju pričini vozilo za koje je izdata zelena karta naknađuje se u roku od 90 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva, a po postupku utvrđenom međunarodnim sporazumima čiji je potpisnik Udruženje u svojstvu nacionalnog biroa zelene karte.“

Član 26

U članu 36 stav 3 riječi „Evropske Unije“ zamjenjuju se riječima „Evropskog ekonomskog prostora“.

Član 27

Član 38 mijenja se i glasi:

„Naknada štete od vozila inostrane registracije

Član 38

Lice kome je pričinjena šteta upotrebom vozila inostrane registracije na teritoriji Crne Gore, za koje postoji valjana isprava iz člana 35 ovog zakona, podnosi odštetni zahtjev Udruženju, društvu za osiguranje ili licu koje je Udruženje ovlastilo za obavljanje poslova koji proizilaze iz međunarodnog sporazuma o osiguranju vlasnika vozila od odgovornosti za štete nastale upotrebom vozila u zemlji ili inostranstvu.

Naknada štete može se utvrditi maksimalno do iznosa iz člana 33 ovog zakona.

Udruženje, odnosno društvo ili lice iz stava 1 ovog člana dužno je da u roku od 90 dana od dana prijema urednog zahtjeva, isplati štetu, odnosno donese obrazloženu odluku o odbijanju zahtjeva.

Ako Udruženje ne postupi u rokovima iz stava 3 ovog člana, oštećeno lice može pokrenuti postupak za naknadu štete pred nadležnim sudom.“

Član 28

U nazivu poglavlja V poslije riječi “licima” dodaju se riječi: “i putnicima”.

Član 29

Član 42 mijenja se i glasi:

„Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova dužan je da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom vazduhoplova u letu pričini trećim licima i putnicima.

Treće lice iz stava 1 ovog člana je svako lice, osim putnika i članova letачke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta.

Putnik iz stava 1 ovog člana je svako lice koje se prevozi vazduhoplovom, uz saglasnost vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova, osim članova letачke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta.

Ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana pokriva i štete pričinjene teretu i prtljagu, osim za vazduhoplove koji se ne koriste u komercijalne svrhe.

Ugovorom o osiguranju iz stava 1 ovog člana pokrivena su i štete zbog rizika rata i terorizma, osim za vazduhoplove kojima MTOM iznosi do 500 kg.

Vlasnik, odnosno korisnik stranog vazduhoplova koji ulazi u vazdušni prostor Crne Gore mora biti osiguran od odgovornosti za štetu iz stava 1 ovog člana, ako nema drugo obezbjeđenje za naknadu štete ili ako potvrđenim međunarodnim ugovorom nije drugačije uređeno.

Izuzetno od stava 6 ovog člana, vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova koji nije registrovan u Crnoj Gori i čije operacije ne uključuju slijetanje na teritoriju ili polijetanje sa teritorije Crne Gore nego samo let u vazdušnom prostoru Crne Gore, nije dužan da ugovorom o osiguranju iz stava 1 ovog člana ima pokrivena štete pričinjene putnicima, teretu i prtljagu.

Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova, upisanog u Registar civilnih vazduhoplova Crne Gore, dužan je da prilikom izdavanja i produženja važenja potvrde o provjeri plovidbenosti vazduhoplova dostavi ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana nezavisnom pravnom licu koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja.

Operator sistema bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela dužan je da, prilikom izvođenja letачkih operacija bespilotnim vazduhoplovom ili vazduhoplovnim modelom operativne mase 250 grama i više, ili prilikom izvođenja letачkih operacija za koje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja izdaje dozvolu, odobrenje ili drugi ekvivalentni dokument

posjeduje ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela u letu pričini trećim licima.“

Član 30

Član 43 mijenja se i glasi:

„Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 42 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma.

Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona iznosi:

- 1) za štete pričinjene trećim licima:
za vazduhoplove kojima MTOM iznosi:
 - od 250 gr do 900 gr, 3.000 SDR,
 - od 901 gr do 4 kg, 5.000 SDR,
 - od 4,01 kg do 25 kg, 10.000 SDR,
 - od 25,01 kg do 150 kg, 20.000 SDR,
 - od 150,01 kg do 500 kg, 750.000 SDR,
 - od 500,01 do 1.000 kg, 1.500.000 SDR,
 - od 1.000,01 do 2.700 kg, 3.000.000 SDR,
 - od 2.700,01 do 6.000 kg, 7.000.000 SDR,
 - od 6.000,01 do 12.000 kg, 18.000.000 SDR,
 - od 12.000,01 do 25.000 kg, 80.000.000 SDR,
 - od 25.000,01 do 50.000 kg, 150.000.000 SDR,
 - od 50.000,01 do 200.000 kg, 300.000.000 SDR,
 - od 200.000,01 do 500.000 kg, 500.000.000 SDR,
 - iznad 500.000,01 kg, 700.000.000 SDR;
- 2) za pojedinog putnika, 250.000 SDR;
- 3) za registrovan prtljag po putniku, 1.288 SDR i
- 4) za teret koji se prevozi po kg, 22 SDR.

Izuzetno od stava 2 tačka 1 alineja 5 ovog člana, najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona za štete pričinjene trećim licima, iznosi 128.821 SDR za:

- letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu, uključujući paraglajdere na motorni pogon i zmajevе na motorni pogon, i
- vazduhoplove, uključujući i jedrilice, sa najvećom dozvoljenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg: ultralake vazduhoplove koji se koriste u nekomercijalne svrhe i ultralake vazduhoplove koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tokom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica, ako nijesu u pitanju obaveze u vezi sa osiguranjem koje se odnose na rizike od rata i terorizma.

Izuzetno od stava 2 tačka 2 ovog člana, najniža osigurana suma po štetnom događaju, određena ugovorom o osiguranju iz člana 42 ovog zakona, za vazduhoplove kojima MTOM iznosi 2.700 kg ili manje, koji se ne koriste u komercijalne svrhe, za pojedinog putnika iznosi 128.821 SDR.

Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 stav 9 ovog zakona za bespilotne vazduhoplove ili vazduhoplovne modele operativne mase manje od 250 grama, kada se njima izvode letačke operacije za koje je potrebna dozvola, odobrenje ili drugi ekvivalentan dokument, koji izdaje

nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja, iznosi 3.000 SDR.

Odluku o izmjeni osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.“

Član 31

U članu 44 poslije riječi: „licima upotrebom motornog vozila“ zamjenjuju se riječima: „licima i putnicima upotrebom vozila“.

Član 32

U članu 45 stav 1 mijenja se i glasi:

"Vlasnik, odnosno ovlašćeni korisnik plovnog objekta, koji se po propisima o registraciji odnosno upisu plovnih objekata upisuje u registar odnosno upisnik plovnih objekata, dužan je da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom plovnog objekta pričinu trećim licima nanošenjem tjelesnih povreda, narušavanjem zdravlja ili smrti."

Poslije stava 5 dodaje se novi stav koji glasi:

„Ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana zaključuje se na period od godinu dana.“

Dosadašnji stav 6 postaje stav 7.

Član 33

U članu 50 stav 2 riječ „članarina“ briše se, a riječ „obavezni“ zamjenjuje se riječju „redovni“.

Član 34

U članu 51 stav 1 tačka 2 mijenja se i glasi:

„2) vrši obradu, obračun, isplatu šteta i naplatu regresnih zahtjeva po isplaćenim štetama:

- po osnovu međunarodnih sporazuma o obaveznom osiguranjima u saobraćaju za štete nastale u zemlji i inostranstvu (zelena karta),
- nastalim na teritoriji Crne Gore upotrebom neosiguranih vozila, vazduhoplova i plovnih objekata,
- u slučajevima kada vlasnik vozila koje služi za prevoz putnika u javnom saobraćaju nije zaključio ugovor iz člana 21 ovog zakona,
- od nepoznatih vozila, vazduhoplova, plovnih objekata ili drugih prevoznih sredstava za prouzrokovanje smrti, tjelesne povrede ili narušavanja zdravlja,
- po osnovu zahtjeva oštećenih lica koja štetu nijesu mogla naplatiti zbog oduzimanja dozvole za rad ili pokretanja stečaja, odnosno likvidacije nad društvom za osiguranje kod koga su bila osigurana;“.

U tački 6 alineja 1 riječi: „obaveznog doprinosa za rad Udruženja i“ brišu se.

U stavu 3 riječi: „člana 64“ zamjenjuju se riječima: „člana 65“.

Član 35

U članu 54 stav 1 riječi: “oduzeta dozvola za rad i nad kojim je pokrenut postupak stečaja ili likvidacije” zamjenjuju se riječima: “oduzeta dozvola za rad ili nad kojim je pokrenut postupak likvidacije, odnosno stečaja”.

Član 36

Član 55 mijenja se i glasi:

„Društvo za osiguranje dužno je da Udruženju uplaćuje redovni doprinos iz premija obaveznih osiguranja u saobraćaju, srazmjerno premiji ostvarenoj u određenoj vrsti obaveznog osiguranja u prethodnoj godini.

Visinu redovnog doprinosa iz stava 1 ovog člana utvrđuje Udruženje, u skladu sa kriterijumima iz člana 51 stav 2 ovog zakona, do 1. decembra tekuće godine za narednu poslovnu godinu.

Akt iz stava 2 ovog člana Udruženje dostavlja regulatornom organu na saglasnost.

Ako sredstva Garantnog fonda, po osnovu redovnog doprinosa, nijesu dovoljna za pokriće obaveza iz člana 54 ovog zakona, nedostajuća sredstva obezbjeđuju se dodatnim doprinosom koji se utvrđuje na način i po postupku utvrđenom za redovni doprinos Garantnom fondu.

Ako društvo za osiguranje ne izvršava obavezu uplate redovnog doprinosa Garantnom fondu, Udruženje je dužno da o tome, bez odlaganja, obavijesti regulatorni organ.“

Član 37

U članu 56 stav 2 mijenja se i glasi:

„Sredstva Garantnog fonda ulažu se na način koji osigurava sigurnost, kvalitet, likvidnost i profitabilnost portfelja u cjelini“.

St. 3 i 4 brišu se.

Član 38

U članu 58 poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi:

„Iznos naknade iz stava 1 ovog člana, od fizičkog lica odgovornog za pričinjenu štetu, ne može biti veći od iznosa 24 prosječne neto zarade u Crnoj Gori prema posljednjem zvaničnom podatku organa nadležnog za poslove statistike.“

Dosadašnji stav 2 postaje stav 3.

Član 39

U članu 59 stav 1 riječ: „motorno vozilo koje je osigurano, odnosno uobičajeno se koristi“ zamjenjuje se riječima: „vozilo koje je osigurano, odnosno uobičajeno se nalazi“.

U stavu 2 tačka 3 riječ „motorno“ briše se.

Član 40

U članu 61 stav 2 tač. 1 i 2 riječi „motorno“ briše se.

U tački 3 riječ „koristi“ zamjenjuje se riječju „nalazi“.

Član 41

U članu 64 stav 2 mijenja se i glasi:

„Nadzor nad primjenom čl. 6, 7 i 8 u vezi sa čl. 25, 28, 29 i 36 ovog zakona vrši organ uprave nadležan za nadzor i kontrolu bezbjednosti saobraćaja na putevima.“

Poslije stava 2 dodaju se dva nova stava koja glase:

„Nadzor nad primjenom čl. 6, 7 i 8 u vezi sa članom 42 ovog zakona vrši nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja.

Nadzor nad primjenom čl. 6, 7 i 8 u vezi sa članom 45 ovog zakona vrši organ uprave nadležan za poslove pomorstva.”

Član 42

Član 65 mijenja se i glasi:

“Novčanom kaznom od 1.000 do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice - društvo za osiguranje, ako:

- 1) ne zaključi ugovor o obaveznom osiguranju u skladu sa članom 7 ovog zakona;
- 2) ne dostavi regulatornom organu uslove osiguranja, najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom i pravilima struke osiguranja (član 10 stav 2);
- 3) ne dostavi regulatornom organu tarife premija i premijski sistem sa tehničkim osnovama za izračunavanje tarife, najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom, aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja (član 10 stav 3);
- 4) oštećenom licu ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete ili obrazloženi odgovor u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva (član 12 stav 3);
- 5) oštećenom licu ne ponudi i ne isplati nesporni dio naknade štete na ime predujma (član 13);
- 6) ne isplati utvrđeni iznos naknade štete u cjelosti u roku od osam dana od dana odlučivanja u skladu sa čl. 12 i 13 ovog zakona, odnosno od dana zaključenja sporazuma za naknadu štete (član 15 stav 1);
- 7) ne utvrdi pravila postupka rješavanja odštetnih zahtjeva, na način propisan članom 17 stav 2 ovog zakona (član 17 stav 1);
- 8) na svojoj internet stranici i na drugi pogodan način ne objavi pravila postupka iz člana 17 stav 1 ovog zakona (član 17 stav 3);
- 9) ne naknadi stvarnu štetu fondovima zdravstvenog, penzijskog i invalidskog osiguranja u granicama obaveza preuzetih ugovorom o osiguranju (član 18 stav 1);
- 10) ne prikuplja, ne vodi ili ne obrađuje statističke i druge podatke u skladu sa čl. 19 i 20 ovog zakona;
- 11) ne dostavi regulatornom organu tražene podatke iz člana 19 ovog zakona (član 19 stav 6);
- 12) licu koje je zaključilo ugovor o osiguranju od autoodgovornosti na zahtjev ne izda potvrdu o postojanju i broju odštetnih zahtjeva koje su treća lica podnijela u vezi sa tim vozilom, za period od posljednjih pet godina koje prethode zasnivanju ugovornog odnosa (član 27 stav 3);
- 13) ne uruči osiguraniku, uz polis, primjerak Evropskog izvještaja o nezgodi koji je osiguranik dužan da drži u vozilu i predoči ovlašćenom licu na njegov zahtjev (član 28 stav 1);
- 14) ne imenuje ovlašćenog predstavnika u skladu sa članom 41 ovog zakona;
- 15) ne obezbijedi sredstva potrebna za obavljanje zakonom povjerenih poslova udruženja (član 50); i
- 16) ne dostavlja redovno Udruženju podatke iz člana 62 stav 3 ovog zakona (član 62 stav 6).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 do 2.000 eura.”

Član 43

Član 66 stav 1 mijenja se i glasi:

“Novčanom kaznom od 1.000 do 15.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice - udruženje, ako:

- 1) oštećenom licu ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete ili obrazloženi odgovor u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva (član 12 stav 3);
- 2) oštećenom licu ne ponudi i ne isplati nesporni dio naknade štete na ime predujma (član 13);
- 3) ne isplati utvrđeni iznos naknade štete u cjelosti u roku od osam dana od dana odlučivanja u skladu sa čl. 12 i 13 ovog zakona, odnosno od dana zaključenja sporazuma za naknadu štete (član 15 stav 1);
- 4) ne utvrdi pravila postupka rješavanja odštetnih zahtjeva, na način propisan članom 17 stav 2 ovog zakona (član 17 stav 1);
- 5) na svojoj internet stranici i na drugi pogodan način ne objavi pravila postupka iz člana 17 stav 1 ovog zakona (član 17 stav 3);
- 6) ne prikuplja, ne vodi ili ne obrađuje statističke i druge podatke u skladu sa čl. 19 i 20 ovog zakona;
- 7) ne dostavi regulatornom organu tražene podatke iz člana 19 ovog zakona (član 19 stav 6);
- 8) ne obavijesti organ uprave nadležan za unutrašnje poslove o priznavanju valjanosti isprave iz člana 35 stav 1 ovog zakona (član 35 stav 6);
- 9) ne vodi registar ovlašćenih predstavnika društava za osiguranje iz Crne Gore (član 41 stav 8);
- 10) ne obavijesti, bez odlaganja, regulatorni organ o neizvršavanju obaveza iz ugovora o obaveznom osiguranju od strane društva za osiguranje (član 49 stav 2);
- 11) ne izvršava poslove iz člana 51 ovog zakona;
- 12) ne dostavlja ili ne dostavlja na propisan način podatke regulatornom organu (član 52 st. 4 i 5);
- 13) ne omogući regulatornom organu pristup svim podacima koje je u skladu sa zakonom dužno da vodi (član 53 stav 3);
- 14) ne izvršava obaveze iz člana 55 ovog zakona;
- 15) ne upravlja sredstvima Garantnog fonda na način utvrđen članom 56 ovog zakona;
- 16) ne vrši isplate iz sredstava Garantnog fonda na način propisan članom 57 ovog zakona;
- 17) ne čuva podatke koji se vode u sklopu informacionog centra na način propisan članom 62 ovog zakona; i
- 18) ne omogući oštećenom licu pristup podacima u skladu sa članom 63 ovog zakona.”

Član 44

U članu 67 stav 1 tačka 1 mijenja se i glasi:

„1) ne zaključi ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju u skladu sa članom 7 ovog zakona, a u vezi sa čl. 25, 42 i 45 ovog zakona;“

Tačka 2 mijenja se i glasi:

„2) u roku od 15 dana od dana objavljivanja rješenja o pokretanju likvidacije odnosno oglasa o otvaranju stečaja nad društvom za osiguranje, ne zaključi ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju sa drugim društvom za osiguranje za preostali period važenja osiguranja, odnosno do isteka registracije (član 8 stav 1);“.

Član 45

U članu 68 stav 1 tačka 1 mijenja se i glasi:

„1) ne postupi u skladu sa članom 6 ovog zakona;“.

Član 46

Poslije člana 69 dodaje se novi član koji glasi:

„Član 69a

Danom pristupanja Crne Gore Evropskoj Uniji, prestaju da važe odredbe člana 10 st. 3 do 6 i član 11 ovog zakona.“

Član 47

Poslije člana 70 dodaje se novi član koji glasi:

„Odložena primjena osiguranih suma

Član 70a

Osigurane sume iz člana 33 stav 2 ovog zakona primjenjivaće se od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj Uniji.

Do početka primjene osiguranih suma iz člana 33 stav 2 ovog zakona primjenjivaće se sljedeće najniže osigurane sume za štetu zbog:

- 1) smrti, tjelesne povrede i narušenog zdravlja za:
 - autobuse i teretna vozila, 750.000 eura;
 - druga vozila, uključujući i nepoznata vozila, 550.000 eura; i
 - vozila kojima se prevoze opasne materije, 800.000 eura;
- 2) uništenja ili oštećenja stvari za:
 - autobuse i teretna vozila, 500.000 eura;
 - druga vozila, uključujući i nepoznata vozila, 300.000 eura; i
 - vozila kojima se prevoze opasne materije, 550.000 eura.

Vlada na predlog regulatornog organa, može donijeti odluku o povećanju osiguranih suma iz stava 2 ovog člana, do iznosa utvrđenih članom 33 stav 2 ovog zakona.“

Član 48

Poslije člana 71 dodaje se novi član koji glasi:

„Usklađivanje poslovanja

Član 71a

Društva za osiguranje i Udruženje, dužni su da usklade svoju organizaciju i poslovanje sa ovim zakonom u roku od 90 dana, od dana stupanja na snagu ovog zakona.”

Član 49

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”.

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju sadržan je u članu 16 stav 1 tačka 5 Ustava Crne Gore, kojim je propisano da se zakonom uređuju pitanja od interesa za Crnu Goru, u koja spada i regulisanje obaveznog osiguranja u saobraćaju.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Razlozi za donošenje Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju su prije svega obaveza usaglašavanja domaće regulative sa propisima Evropske Unije. Pored navedenog razloga, prepoznata je i neophodnost unaprjeđenja propisa kroz usaglašavanje sa praksom i dosadašnjim iskustvima u primjeni važećeg Zakona.

Predlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju sadrži izmjene koje predstavljaju usaglašavanje sa evropskom pravnom tekovinom, i to sa Direktivom 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 16. septembra 2009. godine o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i obavezi osiguranja od te odgovornosti i Regulativom (EZ) broj 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21. aprila 2004. godine o zahtjevima za osiguranje za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova.

Predlogom Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju vrši se usaglašavanje i sa pojedinim odredbama Zakona o osiguranju („Službeni list RCG“, broj 78/06 i 19/07, „Službeni list CG“, br. 45/12, 6/13 i 55/16) i Zakona o likvidaciji i stečaju društava za osiguranje („Službeni list CG“, broj 42/15) kojima su normirane pojedine obaveze nakon donošenja Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju koji je trenutno na snazi.

Pored usaglašavanja sa regulativom EU i važećom domaćom regulativom, dosadašnja praksa je pokazala kako su prilikom primjene važećeg zakona uočene izvjesne terminološke nejasnoće, te su predloženim izmjenama i dopunama iste preformulisane i precizirane u cilju nedvosmislene primjene zakona u praksi.

Tokom priprema ovog predloga konsultovana su i uporedna zakonska rješenja iz okruženja.

III. USAGLAŠENOST SA EVROPSKIM ZAKONODAVSTVOM I POTVRĐENIM MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA

Predložene izmjene, u dijelu koji se odnosio na potrebu usklađivanja sa evropskim zakonodavstvom, usklađivane su prema odredbama sljedeće regulative EU, prema vremenu usvajanja:

- Regulativa (EZ) broj 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21. aprila 2004. godine o zahtjevima za osiguranje za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova;
- Direktiva 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 16. septembra 2009. godine o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i obavezi osiguranja od te odgovornosti.

IV. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA

Član 1: Predložena izmjena u tački 2 je izvršena u cilju terminološkog usklađivanja sa Direktivom 2009/103/EZ, dok se dopuna u tački 3 odnosi na usklađivanje sa Regulativom EZ broj 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21. aprila 2004. godine o zahtjevima za osiguranje za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova, koja pravi terminološku razliku između putnika i trećeg lica, za razliku od drugih vrsta obaveznog osiguranja gdje je termin putnika obuhvaćen terminom trećeg lica.

Član 2: Uvođenjem novog stava dopunjava se postojeći stav 1 na način što se precizira odgovornost države Crne Gore za štete koje prouzrokuju prevozna sredstva Vojske Crne Gore. Navedena izmjena je i u skladu sa članom 5 Direktive 2009/103/EZ koji propisuje da država može za određena fizička ili pravna lica, javna ili privatna, predvidjeti izuzeće od obaveznog osiguranja vozila.

Član 3: Predložene izmjene i dopune člana 5 odnose se na terminološko preciziranje i preformulaciju pojedinih definicija, kao i uvođenje novih definicija zbog pokazanih potreba u praksi za jasnim definisanjem određenih pojmova.

Član 4: Izmjena stava 3 u članu 6 odnosi se na preciziranje podataka koje je lice koje upravlja prevoznim sredstvom dužno da pruži svim učesnicima saobraćajne nezgode, koji imaju pravo na podnošenje odštetnog zahtjeva.

Član 5: U ovom članu izvršene su tehničke korekcije na način da se na jednom mjestu uređuju pravila vezana za sve vrste obaveznih osiguranja u saobraćaju – momenat od kojeg je neophodno osigurati prevozno sredstvo i veza sa postupcima registracije odnosno upisa prevoznih sredstava, trajanje obaveze posjedovanja dokaza o osiguranju, sastavni djelovi ugovora o osiguranju, trajanje osiguravajućeg pokrivača i zabrana odbijanja zaključenja ugovora o obaveznom osiguranju u saobraćaju, što je novina u odnosu na važeći član 7, uvedena kako bi se obezbijedio što veći obuhvat osiguranja i uticalo na smanjenje broja neosiguranih vozila.

Član 6: Ovim članom uvodi se izmjena člana 8, na način što se vrši usklađivanje sa terminologijom propisanom Zakonom o likvidaciji i stečaju društava za osiguranje („Službeni list CG“, broj 42/15).

Član 7: Navedenim članom predviđa se izmjena kojom se na precizniji način uređuju obaveze u deregulisanom sistemu utvrđivanja cijena osiguranja autoodgovornosti. Brišu se dosadašnji stavovi 2 i 3 člana 10, koji su zbog svojeg značenja premješteni u član 7 (član 5 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju). Pored navedenog, po ugledu na najbolju praksu zemalja u okruženju, ovim članom dodaje se obaveza društvima za osiguranje da, kao dodatnu mjeru

opreza u uslovima deregulacije cijena obaveznih osiguranja u saobraćaju, dostave Agenciji i mišljenje ovlaštenog aktuara o dovoljnosti premije za izmirenje svih obaveza iz ugovora o osiguranju i pokriće troškova sprovođenja osiguranja, kao i da dostave trogodišnji poslovni plan koji pokazuje dovoljnost obračunatih premija osiguranja.

Član 8: Predložena izmjena člana 12 odnosi se na uvođenje jedinstvenog roka od 60 dana za rješavanje odštetnih zahtjeva, zbog dosadašnjih problema u praksi u vezi sa tumačenjem rokova propisanih dosadašnjim stavovima 3 i 6. Uvođenjem jedinstvenog roka koji se računa od dana podnošenja odštetnog zahtjeva društvu ili Udruženju, a ne od dana urednosti odštetnog zahtjeva, doprinosi se nedvosmislenom tumačenju ovog člana i adekvatnoj zaštiti osiguranika, obzirom da se radi o ključnoj odredbi kojom se reguliše pravo osiguranika i oštećenih lica na podnošenje odštetnih zahtjeva. Novi rok je u okviru roka od 2 mjeseca za rješavanje odštetnih zahtjeva, koji je propisan članom 22 Direktive 2009/103/EZ.

Član 9: Ovim članom vrši se usklađivanje rokova sa prethodno izmijenjenim članom 12 (član 8 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju).

Član 10: Član 14 je izbrisan u cilju daljeg usklađivanja sa EU principima.

Član 11: Zbog potreba prepoznatih u praksi, u cilju boljeg informisanja i adekvatne zaštite prava i interesa osiguranika i oštećenih lica, predloženom dopunom se uvodi „rok za rješavanje odštetnih zahtjeva” u okviru pravila postupka rješavanja odštetnih zahtjeva koja su društva za osiguranje i Udruženje dužni utvrditi i objaviti na svojoj internet stranici.

Član 12: Predloženom izmjenom vrši se preformulacija stava 6 u članu 18, u cilju boljeg razumijevanja i nedvosmislenog tumačenja, za razliku od dosadašnje negativne formulacije.

Član 13: Ovim članom se vrši usklađivanje sa rokom propisanim u članu 189b stav 4 Zakona o osiguranju („Službeni list RCG“, broj 78/06 i 19/07 i „Službeni list CG“, br. 40/11, 45/12, 06/13 i 55/16).

Član 14: Predloženom izmjenom člana 21 iz obaveze zaključenja ugovora o osiguranju putnika u javnom saobraćaju od posljedica nesrećnog slučaja isključuju se prevoznici u vazdušnom saobraćaju, obzirom da je Zakonom o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 18/11 i 64/14) utvrđena obaveza crnogorskog avio prevoznika da se osigura od odgovornosti za štetu pričinjenu putnicima, prtljagu, teretu i trećim licima, i to u skladu sa odredbama Montrealske konvencije, odnosno izmjenama osiguranih suma na osnovu iste, o kojima je obavještenje dostavila Agencija za civilno vazduhoplovstvo. Najmanje osigurane sume od odgovornosti na koje isti moraju biti osigurani propisane su novim članom 43 (član 29 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju).

Pored navedenog vrši se preciziranje dosadašnjeg stava 4 na način što se sada nedvosmisleno propisuje da obaveza zaključenja ugovora o osiguranju od odgovornosti iz člana 2 stav 1 tač. 2 i 4 Zakona ne isključuje obavezu zaključenja ugovora o osiguranju putnika u javnom saobraćaju od posljedica nesrećnog slučaja,

pa samim tim prevoznici u javnom saobraćaju mogu dobiti odobrenje za obavljanje djelatnosti tek nakon dostavljanja dokaza o zaključenju oba navedena ugovora.

Član 15: Predloženom izmjenom isključuju se aerodromi iz člana 22, u skladu sa prethodnom izmjenom člana 21 (član 13 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju).

Član 16: Predloženom izmjenom člana 24 se vrši terminološko preciziranje dosadašnjeg stava 3, kako bi bilo jasno ukazano na pravo putnika, ukoliko nastupi osigurani slučaj, na naknadu štete po dva osnova, odnosno po ugovoru o osiguranju putnika u javnom saobraćaju od posljedica nesrećnog slučaja i ugovoru o osiguranju od odgovornosti iz člana 2 stav 1 tač. 2 i 4 važećeg teksta zakona.

Član 17: Ovim članom se vrši izmjena naziva poglavlja IV, u skladu sa izmjenom člana 2.

Član 18: Ovim članom vrši se terminološko usklađivanje shodno izmjeni člana 2. Pored navedenog, novim stavom je regulisano pitanje naknade štete u slučaju kada u istoj saobraćajnoj nezgodi učestvuju dva vozila od istog vlasnika, odnosno davaoca lizinga, pri čemu pravo na naknadu štete ima onaj korisnik vozila koji nije odgovoran za nastanak saobraćajne nezgode.

Član 19: Ovim članom vrše se terminološka usklađivanja, shodno izmjeni člana 2.

Član 20: Ovim članom vrši se usklađivanje sa članom 14 Direktive 2009/103/EZ, a propisuje jedinstvenu premiju osiguranja od autoodgovornosti, koja pokriva štete koje nastaju upotrebom vozila na teritoriji država članica Evropske unije i teritoriji država članica Sistema zelene karte ili država čiji je nacionalni biro osiguranja potpisnik Multilateralnog sporazuma, bez plaćanja dodatne premije.

Član 21: Predložena izmjena se odnosi na terminološko preciziranje postojeće norme, obzirom da se po Evropskom izvještaju, osim štete na vozilima, može nadoknaditi sva materijalna šteta nastala upotrebom vozila.

Član 22: Ovim članom vrši se terminološko preciziranje dosadašnje tačke 1 u članu 30 stav 1, kao i uvođenje novog stava koji propisuje izuzetak od stava 1, u slučaju kada u istoj saobraćajnoj nezgodi učestvuju dva vozila od istog vlasnika, odnosno davaoca lizinga, pri čemu pravo na naknadu štete ima onaj korisnik vozila koji nije odgovoran za nastanak saobraćajne nezgode. Takođe, ovim članom se vrše terminološka usklađivanja, shodno izmjeni člana 2.

Član 23: Ovim članom se, novom tačkom 9, uvodi mogućnost isticanja regresa i prema vozačima koji postupe suprotno članu 4 predloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju i napuste lice mjesta saobraćajne nezgode, obzirom da se u tim slučajevima teško dokazuje položaj vozila, mjesto kontakta, kao i odgovornost učesnika za nastanak saobraćajne nezgode.

Predlog dopune ovog člana sa novim stavom koji se odnosi na ograničenje na iznos od 24 prosječne neto zarade u Crnoj Gori, zasnovan je na dosadašnjem iskustvu koje su društva i Udruženje imali u postupcima naplate regresnih dugovanja od fizičkih lica, koja do sada nijesu mogla biti naplaćena u iznosu većem od predloženog.

Član 24: Navedenim članom vrši se usklađivanje sa Direktivom 2009/103/EZ, koja propisuje najmanje osigurane sume u obaveznom osiguranju od autoodgovornosti, kao i dokumentom Evropske komisije COM (2016) 246 od 10. 05. 2016. godine, kojim su navedene osigurane sume podignute na iznos predložen u ovom članu. Obzirom da je riječ o značajno većim minimalnim sumama osiguranja od onih koje su trenutno važeće u Crnoj Gori, u prelaznim odredbama definisano je da će se ove sume primjenjivati ulaskom u Evropsku Uniju, a do tada će Vlada Crne Gore svojom odlukom utvrđivati povećanje.

Čl. 25 i 27: Predloženim izmjenama čl. 34 i 38 produžava se rok za rješavanje šteta po zelenoj karti šteta pričinjenih vozilom inostrane registracije na 90 dana. Predlog uzima u obzir kompleksnost i dužinu procedure rješavanja šteta po zelenoj karti, predviđene Internim regulativama Savjeta Biroa čiji je član Udruženje. Navedene izmjene su takođe u skladu sa opštim rokom od 3 mjeseca za rješavanje odštetnih zahtjeva, propisanim članom 22 Direktive 2009/103/EZ.

Član 26: Predloženom izmjenom vrši se terminološko usklađivanje sa Direktivom 2009/103/EZ.

Čl. 28 - 31: Ovim članovima se vrše izmjene i dopune u postojećim članovima 42, 43 i 44 koji regulišu osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima i putnicima. Navedene izmjene i dopune su izvršene na predlog Direktorata za vazdušni saobraćaj i Agencije za civilno vazduhoplovstvo, a u cilju usklađivanja sa odredbama Regulative EZ broj 785/2004 o zahtjevima za osiguranje za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova.

Novim stavovima 2 i 3 definišu se pojmovi trećeg lica i putnika u skladu sa članom 3 stav 1 tačke (g) i (h) Regulative EZ broj 785/2004.

Novim stavovima 4 i 5 definiše se obim osiguravajućeg pokrivača, u skladu sa članom 4 stav 1, odnosno članom 2 stav 2 tačka (g) Regulative EZ broj 785/2004.

Novim stavom 6 propisuje se obaveza vlasnika, odnosno korisnika inostranog vazduhoplova koji ulazi u vazdušni prostor Crne Gore, shodno članu 8 Regulative EZ broj 785/2004.

Novim stavom 7 propisuje se obaveza vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova koji nije registrovan u Crnoj Gori i čije operacije ne uključuju slijetanje na teritoriju ili polijetanje sa teritorije Crne Gore, nego samo let u vazdušnom prostoru Crne Gore, da ugovorom iz stava 1 ovog člana pokriva samo štete pričinjene trećim licima, shodno članu 6 stav 4 Regulative EZ broj 785/2004.

Novim stavom 8 uvodi se novi mehanizam kontrole vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova, upisanih u Registar civilnih vazduhoplova Crne Gore, putem dostavljanja ugovora iz člana 42 stav 1 Agenciji za civilno vazduhoplovstvo, shodno članu 5 stav 1 Regulative EZ broj 785/2004.

Novim članom 9 utvrđuje se obaveza operatora sistema bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela da, prilikom izvođenja letačkih operacija bespilotnim vazduhoplovom ili vazduhoplovnim modelom operative mase 250 grama i više, ili prilikom izvođenja letačkih operacija za koje je potrebna dozvola, odobrenje ili drugi dokument, zaključi ugovor o obaveznom osiguranju koji pokriva štete pričinjene trećim licima.

U članu 43 izmijenjene su najniže osigurane sume za osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima i putnicima, na predlog Agencije za civilno vazduhoplovstvo, a uz saglasnost Ministarstva kapitalnih investicija, u skladu sa važećim regulativama EU koje uređuju oblast vazdušnog saobraćaja.

Izmjenom člana 44 vrši se terminološko usklađivanje sa Regulativom EZ broj 785/2004, u skladu sa izmjenom člana 2 stav 1 tačka 3 sadašnjeg teksta zakona (član 1 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju).

Član 32: Ovim članom vrše se izmjene i dopune člana 45 koji se odnosi na osiguranje vlasnika, odnosno korisnika plovnih objekata od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima.

Član 33: Predloženom izmjenom člana 50 briše se članarina kao poseban izvor finansiranja poslovanja Udruženja, obzirom da ista predstavlja dio doprinosa za poslovanje Udruženja.

Član 34: Predložene izmjene u stavu 1 člana 51 odnose se na terminološku preformulaciju i preciziranje dosadašnjih obaveza Udruženja, kao i uvođenje obaveze da vrši obradu, obračun, isplatu šteta i naplatu regresnih zahtjeva u slučajevima kada je vlasnik vozila koje služi za prevoz putnika u javnom saobraćaju postupio suprotno članu 21 Zakona.

Pored navedenog, izmjenom tačke 6 alineja 1 člana 51 Zakona ukida se obaveza regulatornog organa da daje saglasnost na kriterijume za obračun obaveznog doprinosa za rad Udruženja, iz razloga što je članom 48 Zakona već propisano da regulatorni organ daje saglasnost na Statut Udruženja, kojim se, između ostalog, uređuje i finansiranje Udruženja, pa se na ovaj način eliminiše dvostruko normiranje iste obaveze regulatornog organa.

Izmjenom stava 3 vrši se tehnička korekcija važećeg teksta zakona.

Član 35: Predloženom izmjenom člana 54 vrši se terminološko usklađivanje postojećeg stava 1 sa istovrsnim odredbama u prethodnom tekstu zakona, u cilju nedvosmislenog tumačenja zakona po pitanjima koja se odnose na posljedice oduzimanja dozvole za rad, odnosno otvaranja postupaka stečaja ili likvidacije.

Član 36: Predlogom izmjena člana 55 stav 1 Zakona vrši se preciziranje norme. Izmjenama stava 2 i novim stavom 3 u članu 55 propisuje se obaveza Udruženja da utvrdi visinu redovnog doprinosa za Garantni fond, na osnovu kriterijuma koje je prethodno utvrdio regulatorni organ, te da isti dostavi regulatornom organu na saglasnost, u skladu sa najboljom praksom.

Članu 55 dodaje se novi stav iz člana 56 koja se odnosi na redovno izmirivanje obaveze uplate sredstava doprinosa Garantnom fondu.

Član 37: Stav 2 člana 56 propisuje obavezu ulaganja sredstava Garantnog fonda u skladu sa principima koji osiguravaju sigurnost, kvalitet, likvidnost i profitabilnost portfelja u cjelini, s obzirom na to da diversifikacija ulaganja koja je propisana za društva za osiguranje u dijelu ulaganja i deponovanja sredstava tehničkih rezervi nije adekvatna za ulaganje sredstava Garantnog fonda.

Takođe, kako je već navedeno u obrazloženju prethodnog člana, stav 3 iz člana 56 premješten je u član 55, dok se stav 4 briše iz razloga što su mjere nadzora za kršenje propisa kojima se uređuju obaveze društava za osiguranje već propisane Zakonom o osiguranju.

Član 38: Predloženom dopunom člana 58 uvodi se novi stav koji se odnosi na ograničenje iznosa regresa.

Čl. 39 i 40: Predloženim izmjenama dosadašnjih čl. 59 i 61 vrši se usklađivanje terminologije shodno izmjenama čl. 2 i 5.

Član 41: Predloženom izmjenom i dopunom člana 64 vrši se razdvajanje i preciziranje nadležnosti organa u dijelu nadzora nad primjenom ovog zakona, a u zavisnosti o kojoj vrsti obaveznog osiguranja odnosno prevoznog sredstva se radi.

Član 42: Izmjenama i dopunama člana 65 vrši se usklađivanje sa izvršenim izmjenama i dopunama u prethodnim članovima Zakona u vezi sa obavezama društava za osiguranje, kao i određene tehničke korekcije.

Pored navedenog, u stavu 2 je izmijenjen iznos maksimalne kazne za odgovorno lice u pravnom licu i sada iznosi 2.000 eura, što je u skladu članom 24 stav 2 tačka 1 Zakona o prekršajima („Službeni list CG“, br. 1/11, 6/11, 39/11,32/14 i 51/17).

Član 43: Izmjenama i dopunama člana 66 vrši se usklađivanje sa izvršenim izmjenama i dopunama u prethodnim članovima Zakona u vezi sa obavezama Udruženja.

Član 44: Predloženom izmjenom tačke 1 u članu 67 stav 1 vrši se preformulacija kako bi se nedvosmisleno obuhvatili vlasnici, odnosno korisnici svih prevoznih sredstava, odnosno sve vrste obaveznih osiguranja u saobraćaju i obaveze propisane članovima citiranim u tački 1.

Izmjenom tačke 2 istog stava vrši se usklađivanje terminologije i roka za zaključenje novog ugovora o osiguranju, shodno odredbi člana 8 stav 1 Zakona (član 6 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju).

Član 45: Predloženom izmjenom tačke 1 u članu 68 stav 1 vrši se preformulacija u cilju obuhvatanja svih obaveza propisanih članom 6 Zakona.

Član 46: Predloženim članom 69a predviđa se, nakon ulaska u EU, ukidanje ovlašćenja regulatornom organu da prethodno utvrđuje usklađenost tarifa i tehničkih osnova sa zakonom, aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja, čime se u potpunosti vrši usklađivanje sa principima iz direktive EU o neživotnim osiguranjima a koje podrazumijeva da države članice ni na koji način neće uvoditi sisteme prethodnog odobravanja cjenovnika osiguravajućih društava.

Član 47: Predloženim članom 70a uvodi se prelazna odredba koja propisuje minimalne osigurane sume koje će se primjenjivati do dana pristupanja EU. Vlada Crne Gore, na osnovu svoje odluke, može izvršiti povećanje, odnosno usklađivanje osiguranih suma do iznosa predviđenog članom 33.

Član 48: Predloženim članom 71a ostavlja se prelazni rok društvima za osiguranje i Udruženju da usklade organizaciju i poslovanje.

V. FINANSIJSKA SREDSTVA

Za sprovođenje ovog zakona nijesu potrebna posebna finansijska sredstva u budžetu Crne Gore.

VI Pregled odredbi koje se mijenjaju iz Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju ("Službeni list CG", broj 44/12) odredbama Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju

I. OSNOVNE ODREDBE

Vrste obaveznog osiguranja u saobraćaju

Član 2

Vrste obaveznog osiguranja u saobraćaju (u daljem tekstu: obavezno osiguranje), u smislu ovog zakona, su:

- 1) osiguranje putnika u javnom saobraćaju od posljedica nesrećnog slučaja;
- 2) osiguranje vlasnika, odnosno korisnika motornih vozila od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima;
- 3) osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima;
- 4) osiguranje vlasnika, odnosno korisnika plovnih objekata od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima.

Izuzete od primjene

Član 4

Ovaj zakon ne primjenjuje se na prevozna sredstva Vojske Crne Gore.

Regulatorni organ nadležan za nadzor osiguranja (u daljem tekstu: regulatorni organ) dužan je da države članice Evropske Unije i Evropsku komisiju obavijesti o izuzeću iz stava 1 ovog člana i licima koja su dužna da naknade štetu koju pričine ta vozila.

Značenje izraza

Član 5

Pojedini izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) prevozno sredstvo je motorno vozilo, plovilo i vazduhoplov;
- 2) motorno vozilo je vozilo na sopstveni pogon koje se kreće po kopnu i priključno vozilo, izuzimajući vozila koja se kreću šinama i vozila koja su se u vrijeme nastanka štete koristila kao mašina van saobraćaja;
- 3) teritorija na kojoj se vozilo uobičajeno koristi je teritorija države članice Evropske Unije:
 - čiju registarsku tablicu, stalnu ili privremenu, vozilo nosi;
 - u kojoj je izdat znak raspoznavanja ekvivalentan registarskoj tablici, kada za određenu vrstu vozila nije propisana registracija;
 - u kojoj vlasnik, odnosno korisnik vozila ima prebivalište, kada za određenu vrstu vozila nijesu potrebne registarske tablice ili znak raspoznavanja;

- u kojoj je nastala saobraćajna nezgoda, radi rješavanja odštetnog zahtjeva od strane biroa zelene karte ili garantnog fonda, kada motorno vozilo nema registarske tablice ili registarske tablice ne odgovaraju, odnosno više ne odgovaraju vozilu koje je učestvovalo u nesreći;
- 4) oštećeno lice je lice koje ima pravo na naknadu štete u skladu sa ovim zakonom;
 - 5) osiguranik je vlasnik prevoznog sredstva za koje je zaključen ugovor o obaveznom osiguranju, kao i drugi ovlašćeni korisnik prevoznog sredstva;
 - 6) treće lice je svako lice, osim lica odgovornog za pričinjenu štetu i lice koje po ovom zakonu nema pravo na naknadu štete;
 - 7) društvo za osiguranje je društvo za osiguranje koje ima dozvolu regulatornog organa za obavljanje poslova obaveznog osiguranja u saobraćaju;
 - 8) odgovorno društvo za osiguranje je društvo za osiguranje sa kojim je vlasnik prevoznog sredstva, koje je prouzrokovalo štetu, zaključio ugovor o obaveznom osiguranju;
 - 9) zelena karta je međunarodna potvrda o postojanju obaveznog osiguranja od autoodgovornosti na području država članica Sistema zelene karte, koju izdaje nacionalno udruženje osiguravača;
 - 10) multilateralni sporazum je sporazum između nacionalnih udruženja osiguravača država članica Evropskog ekonomskog prostora i pridruženih država prema kojem svaki nacionalni biro garantuje za štete nastale na njegovoj teritoriji upotrebom vozila koje se uobičajeno koristi na teritoriji druge države potpisnice tog sporazuma;
 - 11) maksimalna masa vazduhoplova (Maximum Take Off Mass - u daljem tekstu: MTOM) je najveća dozvoljena masa vazduhoplova pri polijetanju, koja odgovara odobrenoj masi utvrđenoj u dokumentu o plovidbenosti vazduhoplova;
 - 12) specijalno pravo vučenja (Special Drawing Rights - u daljem tekstu: SDR) je obračunska jedinica koju određuje Međunarodni monetarni fond.

II. PRAVA I OBAVEZE PO OSNOVU OBAVEZNOG OSIGURANJA U SAOBRAĆAJU

Obaveze lica koje upravlja prevoznim sredstvom

Član 6

Lice koje upravlja prevoznim sredstvom dužno je da za vrijeme upotrebe prevoznog sredstva ima ugovor o obaveznom osiguranju ili drugi dokaz o osiguranju i da ga predoči na zahtjev ovlašćenog lica.

U slučaju nastupanja osiguranog slučaja, vlasnik, odnosno korisnik prevoznog sredstva dužan je da, u roku od sedam dana od dana nastupanja osiguranog slučaja, o tome obavijesti društvo za osiguranje.

Lice koje upravlja prevoznim sredstvima dužno je da stavi na raspolaganje oštećenom licu sve informacije neophodne za naknadu štete.

Ugovor o obaveznom osiguranju

Član 7

Vlasnik, odnosno korisnik prevoznog sredstva dužan je da zaključi i redovno obnavlja ugovor o obaveznom osiguranju sa društvom za osiguranje, dok se prevozno sredstvo koristi u saobraćaju.

Ugovor o obaveznom osiguranju iz stava 1 ovog člana društvo za osiguranje zaključuje u skladu sa zakonom, uslovima osiguranja i tarifama premija.

Ugovor o obaveznom osiguranju iz stava 1 ovog člana obavezno se zaključuje prije stavljanja prevoznog sredstva u saobraćaj.

Obaveza društva za osiguranje iz ugovora o osiguranju počinje po isteku 24-tog sata dana koji je u ispravi o osiguranju naveden kao početak osiguranja, a prestaje po isteku 24-tog sata koji je u ispravi o osiguranju naveden kao dan isteka trajanja osiguranja, ako nije drukčije ugovoreno.

Obaveze i prava u slučaju likvidacije, odnosno stečaja

Član 8

Ako je nad društvom za osiguranje sa kojim je zaključen ugovor o obaveznom osiguranju pokrenut postupak likvidacije, odnosno stečaja, vlasnik prevoznog sredstva dužan je da, u roku od 15 dana od dana objavljivanja rješenja o pokretanju likvidacije, odnosno stečaja, zaključi ugovor o obaveznom osiguranju sa drugim društvom za osiguranje, do isteka perioda važenja osiguranja, odnosno važenja registracije.

U slučaju iz stava 1 ovog člana osiguranik ima pravo na obeštećenje neiskorišćenog dijela plaćene premije osiguranja iz likvidacione, odnosno stečajne mase društva za osiguranje u likvidaciji, odnosno stečaju.

Ako vlasnik prevoznog sredstva ne zaključi ugovor o osiguranju iz ovog člana, prevozno sredstvo smatra se neosiguranim.

Uslovi osiguranja i tarife premija

Član 10

Uslove osiguranja i tarife premija, u skladu sa osnovama za izračunavanje premije i strukture premije (premijski sistem) za obavezno osiguranje u saobraćaju, utvrđuju društva za osiguranje.

Uslovi osiguranja sastavni su dio ugovora o obaveznom osiguranju.

Društvo za osiguranje je dužno da uruči uslove osiguranja osiguraniku, najkasnije u trenutku zaključenja ugovora.

Društvo za osiguranje dužno je da dostavi uslove osiguranja, tarife premija i premijski sistem sa tehničkim osnovama za izračunavanje tarife regulatornom organu, najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom, aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja.

Ako regulatorni organ utvrdi da akti iz stava 4 ovog člana nijesu u skladu sa zakonom, aktuarskim načelima i pravilima struke, rješenjem će naložiti društvu za osiguranje da ih uskladi.

Društvo za osiguranje ne smije primjenjivati akte iz stava 4 ovog člana ako nijesu usklađena sa zakonom, aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja.

Zahtjev za naknadu štete

Član 12

Naknadu štete po osnovu ugovora o obaveznom osiguranju oštećeno lice ostvaruje podnošenjem odštetnog zahtjeva društvu za osiguranje koje je, na osnovu ugovora o osiguranju, dužno da naknadi štetu, odnosno udruženju društava za osiguranje (u daljem tekstu: Udruženje), u slučajevima utvrđenim ovim zakonom.

Zahtjev za naknadu štete prouzrokovane neosiguranim ili nepoznatim prevoznim sredstvom, odnosno prevoznim sredstvom koje je osigurano kod društva kome je oduzeta dozvola ili nad kojim je pokrenut postupak likvidacije, odnosno stečaja, podnosi se Udruženju.

Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da u slučaju neimovinske štete, najkasnije u roku od 30 dana, a u slučaju imovinske štete, najkasnije u roku od 14 dana od dana prijema urednog odštetnog zahtjeva, oštećenom licu dostavi:

- obrazloženu ponudu za naknadu štete, ako su odgovornost za naknadu štete i visina štete nesporni ili
- obrazloženi odgovor, ako su odgovornost za naknadu štete ili visina štete sporni.

Ako društvo za osiguranje, odnosno Udruženje ne odgovori na zahtjev u roku iz stava 3 ovog člana, oštećeno lice može pravo na naknadu štete ostvariti tužbom kod nadležnog suda.

Tužba podnesena protiv odgovornog društva za osiguranje ili lica odgovornog za štetu prije isteka roka iz stava 3 ovog člana smatraće se preuranjenom.

Izuzetno od stava 3 ovog člana, ako je za utvrđivanje osnova i visine naknade štete po podnijetom odštetnom zahtjevu potrebno duže vrijeme, rok za odlučivanje po zahtjevu može se produžiti do 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva.

Odlučivanje po odštetnom zahtjevu

Član 13

Ako konačna visina naknade štete nije mogla biti utvrđena u rokovima iz člana 12 st. 3 i 6 ovog zakona, društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da oštećenom licu ponudi i isplati nesporni dio svoje obaveze na ime predujma.

Ako društvo za osiguranje, odnosno Udruženje ocijeni da nema osnova za naknadu štete dužno je da, u roku od 14 dana od dana prijema urednog odštetnog zahtjeva, o tome, u pisanoj formi, sa obrazloženjem, obavijesti podnosioca odštetnog zahtjeva.

Kriterijumi za određivanje visine naknade štete

Član 14

Visina naknade štete određuje se primjenom kriterijuma za:

- 1) određivanje pravične naknade za materijalne i nematerijalne štete na licima;
- 2) procjenu štete na vozilima;
- 3) procjenu štete na pokretnoj i nepokretnoj imovini;
- 4) utvrđivanje procenta trajnog gubitka opšte radne sposobnosti i procenta umanjenja opšte životne aktivnosti (invaliditeta) kao posljedice nesrećnog slučaja (nezgode).

Kriterijume iz stava 1 ovog člana utvrđuje Udruženje.

Na kriterijume iz stava 2 ovog člana saglasnost daje regulatorni organ.

Kriterijume iz stava 3 ovog člana Udruženje objavljuje u "Službenom listu Crne Gore".

Postupak rješavanja odštetnih zahtjeva

Član 17

Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da utvrdi pravila postupka rješavanja odštetnih zahtjeva, u cilju garantovanja blagovremene i odgovarajuće isplate naknade štete podnosiocima odštetnih zahtjeva, u skladu sa ovim zakonom.

Pravilima postupka iz stava 1 ovog člana uređuju se naročito: način evidentiranja odštetnih zahtjeva, dokazi potrebni za utvrđivanje osnova i iznosa naknade štete, način procjene šteta, način utvrđivanja iznosa naknade i rok isplate, kao i postupak po žalbi podnosioca odštetnog zahtjeva.

Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da pravila postupka iz stava 1 ovog člana objavi na svojoj internet stranici i na drugi pogodan način.

Društvo za osiguranje i Udruženje dužni su da odštetne zahtjeve evidentiraju u knjizi šteta. Bližu sadržinu knjige šteta propisuje regulatorni organ.

Isticanje regresnih zahtjeva fondova

Član 18

Društvo za osiguranje dužno je da fondovima koji obavljaju poslove zdravstvenog, penzijskog i invalidskog osiguranja naknadi stvarnu štetu u okviru odgovornosti svog osiguranika, u granicama obaveza preuzetih ugovorom o osiguranju.

Stvarnom štetom iz stava 1 ovog člana smatraju se troškovi liječenja i drugi nužni troškovi učinjeni u skladu sa propisima o zdravstvenom osiguranju, kao i srazmjerni iznos penzije oštećenog lica, odnosno članova njegove porodice.

Srazmjerni iznos penzije određuje se prema propisima o penzijskom osiguranju u visini razlike između invalidske penzije utvrđene rješenjem Fonda za penzijsko i invalidsko osiguranje Crne Gore i invalidske penzije koja bi bila utvrđena u slučaju povrede na radu.

Odredbe st. 1, 2 i 3 ovog člana primjenjuju se i na regresne zahtjeve društava za osiguranje za naknadu stvarne štete isplaćene na osnovu dobrovoljnog zdravstvenog, penzijskog, rentnog ili sličnog osiguranja.

Obaveze prema fondovima iz stava 1 ovog člana izmiruju se nakon izmirenja obaveza po svim zahtjevima oštećenih lica iz istog štetnog događaja podnijetih društvu za osiguranje.

Fondovi za zdravstveno, penzijsko i invalidsko osiguranje i društva za osiguranje, kao i druga fizička i pravna lica koja neposredno oštećenom licu naknade štetu ili dio štete nanese upotrebom neosiguranog ili nepoznatog prevoznog sredstva po osnovu ugovora koji nije ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju nemaju pravo na regresiranje iznosa iz Garantnog fonda.

Prikupljanje i čuvanje podataka i korišćenje baze podataka

Član 20

Podaci iz člana 19 ovog zakona prikupljaju se neposredno od lica na koja se odnose i drugih lica (učesnika i svjedoka štetnog događaja).

Podaci iz stava 1 ovog člana o kojima odgovarajuću evidenciju vode organi nadležni za unutrašnje poslove, sudski organi, fondovi zdravstvenog, penzijskog i invalidskog osiguranja, zdravstvene ustanove i ustanove za socijalni rad, pribavljaju se od tih organa i organizacija.

Podaci iz stava 1 ovog člana čuvaju se najmanje sedam godina nakon isteka ugovora o osiguranju, odnosno okončanja postupka likvidacije štete.

Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da oštećenom licu prilikom isticanja zahtjeva za naknadu štete omogući korišćenje podataka iz stava 1 ovog člana, bez naknade.

III. OSIGURANJE PUTNIKA U JAVNOM SAOBRAĆAJU OD POSLJEDICA NESREĆNOG SLUČAJA

Obaveza osiguranja putnika u javnom saobraćaju od posljedica nesrećnog slučaja

Član 21

Vlasnici, odnosno korisnici po ugovoru o zakupu, lizingu i slično (u daljem tekstu: korisnici) prevoznih sredstava koja služe za prevoz putnika u javnom saobraćaju dužni su da zaključe ugovor o osiguranju putnika u javnom prevozu od posljedica nesrećnog slučaja.

Ugovor iz stava 1 ovog člana dužni su da zaključe vlasnici, odnosno korisnici:

- 1) autobusa kojima se obavlja prevoz u unutrašnjem i međunarodnom, linijskom i slobodnom drumskom saobraćaju;
- 2) autobusa za prevoz turista;
- 3) putničkih taksi-automobila i vozila uzetih u zakup ("rent-a-car");
- 4) šinskih vozila za prevoz putnika;
- 5) svih vrsta pomorskih, jezerskih i riječnih plovila, kojima se na redovnim linijama ili slobodno prevoze putnici, uključujući i krstarenja i prevoz turista;
- 6) svih vrsta "rent-a-car" plovila iz tačke 5 ovog stava;
- 7) vazduhoplova kojima se obavlja javni prevoz putnika u redovnom i vanrednom (čarter i aviotaksi) prevozu;
- 8) turističkih vazduhoplova koji se koriste za kraće prelete i panoramske letove i "rent-a-car" vazduhoplova;
- 9) drugih prevoznih sredstava, bez obzira na vrstu pogona, kojima se vrši prevoz putnika, uz naplatu prevoza kao registrovane djelatnosti.

Ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana ne može se zaključiti kao ugovor o osiguranju od odgovornosti.

Registracija za stavljanje u saobraćaj prevoznih sredstava iz stava 2 ovog člana izdaje se po podnošenju dokaza o zaključenom ugovoru o osiguranju iz stava 1 ovog člana.

Putnik u javnom prevozu

Član 22

Putnikom u javnom prevozu, u smislu ovog zakona, smatra se:

- 1) lice koje se nalazi u prevoznom sredstvu kojim se obavlja javni saobraćaj i koje ima namjeru da putuje, bez obzira da li posjeduje voznu kartu;
- 2) lice koje se nalazi u krugu stanice, pristaništa, luke, aerodroma ili u neposrednoj blizini prevoznog sredstva, prije ukrcavanja, i koje ima namjeru da putuje;
- 3) lice koje je obavilo putovanje i napustilo prevozno sredstvo, a nalazi se u neposrednoj blizini prevoznog sredstva, u krugu stanice, pristaništa, luke ili aerodroma.

Putnicima iz stava 1 ovog člana ne smatraju se lica kojima je mjesto rada na prevoznom sredstvu.

Pravo na isplatu osigurane sume

Član 24

Putnik koga zadesi osigurani slučaj, odnosno lice određeno ugovorom o osiguranju kao korisnik osiguranja u slučaju smrti putnika (u daljem tekstu: korisnik osiguranja) ima pravo da zahtijeva od društva za osiguranje, sa kojim je zaključen ugovor o osiguranju iz člana 21 ovog zakona, da izvrši isplatu u skladu sa tim ugovorom.

Ako vlasnik prevoznog sredstva nije zaključio ugovor o osiguranju iz člana 21 ovog zakona ili je zaključio ugovor o osiguranju sa društvom za osiguranje kome je oduzeta dozvola za rad ili nad kojim je pokrenut stečajni ili likvidacioni postupak, a nastupio je osigurani slučaj, lice iz stava 1 ovog člana može zahtijevati isplatu osigurane sume od Udruženja iz sredstava Garantnog fonda, u skladu sa zakonom.

Putnik, odnosno korisnik osiguranja ima pravo na osiguranu sumu iz člana 23 ovog zakona nezavisno od prava na naknadu štete po osnovu odgovornosti prevoznika.

IV. OSIGURANJE VLASNIKA, ODNOSNO KORISNIKA MOTORNIH VOZILA OD ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU PRIČINJENU TREĆIM LICIMA

Predmet i obaveza osiguranja

Član 25

Predmet obaveznog osiguranja od odgovornosti za štetu koja se upotrebom motornog vozila pričinu trećim licima je građansko-pravna odgovornost fizičkih i pravnih lica za štete na licima ili imovini prouzrokovane trećim licima upotrebom motornih vozila.

Vlasnik, odnosno korisnik motornog vozila dužan je da zaključi ugovor o osiguranju od autoodgovornosti koja pokriva štetu trećim licima nastalu usljed smrti, povrede tijela, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari, osim za štetu na stvarima koje je primio na prevoz (u daljem tekstu: osiguranje od autoodgovornosti).

Osiguranje od autoodgovornosti pokriva vlasniku motornog vozila i štetu na stvarima koje je primio na prevoz, ako te stvari služe za ličnu upotrebu lica koja su se nalazila u vozilu.

Štetom iz stava 1 ovog člana smatra se i šteta koja je pričinjena trećem licu usljed pada stvari sa motornog vozila u pokretu

Osiguranjem od autoodgovornosti osiguranik se ne smije obavezati na učešće u naknadi štete.

Evropski izvještaj o nezgodi

Član 28

Uz polis osiguranja od autoodgovornosti društvo za osiguranje je dužno da osiguraniku uruči i primjerak Evropskog izvještaja o nezgodi, koji je osiguranik dužan da drži u vozilu i predoči ovlaštenom licu na zahtjev.

Evropski izvještaj o nezgodi popunjavaju učesnici u nezgodi u kojoj nema povrijeđenih lica, kada je šteta prouzročena samo na vozilima, pri čemu vozila mogu propisno nastaviti kretanje i za koju su se učesnici saglasili o okolnostima pod kojima je do nezgode došlo.

Oštećeno lice može koristiti Evropski izvještaj o nezgodi kao zahtjev za naknadu štete od odgovornog društva za osiguranje.

Lica koja nemaju pravo na naknadu štete

Član 30

Pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti nema:

- 1) vlasnik, suvlasnik i drugi korisnik motornog vozila čijom je upotrebom prouzročena šteta, odnosno ovlašćeni držalac motornog vozila za slučaj štete na stvarima, bez obzira da li je upravljao vozilom u momentu nastanka štete;
- 2) vozač motornog vozila koji je izazvao saobraćajnu nezgodu i njegovi pravni sljedbenici zbog tjelesnih povreda, oštećenja zdravlja ili smrti vozača;
- 3) lice koje je izvršilo, odnosno učestvovalo u protivpravnom oduzimanju motornog vozila čijom je upotrebom prouzročena šteta, bez obzira da li je upravljalo vozilom u momentu nastanka štete;
- 4) lice koje je dobrovoljno ušlo u vozilo znajući da je protivpravno oduzeto, ako odgovorno društvo dokaže da mu je ta okolnost bila poznata;
- 5) lice koje je štetu pretrpjelo:
 - upotrebom motornog vozila za vrijeme, od nadležnog organa, odobrenih auto-moto i karting takmičenja i djelova tih takmičenja na zatvorenim stazama, na kojima je cilj postizanje maksimalne brzine, kao i na probama (treningu) za ta takmičenja;
 - usljed zemljotresa;
 - usljed dejstva nuklearne energije tokom prevoza nuklearnog materijala;
 - usljed vojnih operacija, vojnih manevara, pobuna ili terorističkih akcija, ako postoji uzročna veza između tih dejstava i nastale štete.

Naknada štete u slučaju gubitka prava iz ugovora o osiguranju

Član 31

Obavezno osiguranje od autoodgovornosti pokriva i odgovornost za štetu prouzročenu trećim licima zbog upotrebe motornog vozila od strane lica koje:

- 1) je upravljalo motornim vozilom bez odgovarajuće vozačke dozvole;
- 2) nije koristilo vozilo u svrhe za koje je namijenjeno;
- 3) se obučavalo za upravljanje motornim vozilom u saobraćaju bez nadzora ovlaštenog vozača - instruktora;
- 4) je koristilo vozilo bez znanja, odnosno odobrenja vlasnika, odnosno ovlaštenog korisnika vozila;

- 5) je upravljalo vozilom pod uticajem alkohola iznad odobrene granice, opojnih droga, psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih materija, izbjeglo ili odbilo alkotestiranje i testiranje;
- 6) je namjerno prouzrokovalo štetu;
- 7) je prouzrokovalo štetu tehnički neispravnim vozilom, a ta mu je okolnost bila poznata;
- 8) je na protivpravan način došlo u posjed motornog vozila.

Društvo za osiguranje koje je oštećenom licu isplatilo štetu prouzrokovanu u slučajevima iz stava 1 ovog člana ima pravo da od lica koje je odgovorno za štetu naknadi cjelokupno isplaćeni iznos štete, kamatu i pripadajuće troškove.

Osigurana suma

Član 33

Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 25 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma.

Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje od autoodgovornosti iznosi:

- 1) za štetu zbog smrti, tjelesne povrede i narušenog zdravlja:
 - za autobuse i teretna vozila, 750.000 Eura;
 - za druga motorna i nepoznata vozila, 550.000 Eura;
 - vozila kojima se prevoze opasne materije, 800.000 Eura;
- 2) za štetu zbog uništenja ili oštećenja stvari:
 - za autobuse i teretna vozila, 500.000 Eura;
 - za druga motorna vozila, 300.000 Eura;
 - vozila kojima se prevoze opasne materije, 550.000 Eura.

Odluku o povećanju osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.

Ako ima više oštećenih lica, a ukupna naknada štete je veća od iznosa iz stava 2 ovog člana, prava oštećenih lica prema društvu za osiguranje smanjuju se srazmjerno do sume osiguranja iz stava 2 ovog člana.

Društvo za osiguranje koje je jednom oštećenom licu isplatilo veći iznos od iznosa koji mu pripada, jer nije znalo, niti je moglo znati da postoje i druga oštećena lica, ostalim oštećenim licima srazmjerno snižava naknadu u skladu sa stavom 4 ovog člana i ostaje prema tim oštećenim licima u obavezi samo do visine preostalog iznosa osigurane sume iz stava 2 ovog člana.

Naknada štete prouzrokovane u inostranstvu

Član 34

Prilikom izlaska iz Crne Gore, lice koje upravlja motornim vozilom osiguranim u Crnoj Gori dužno je da posjeduje međunarodnu potvrdu o osiguranju od autoodgovornosti - zelenu kartu.

Posjedovanje zelene karte kontrolišu nadležni organi prilikom izlaska sa teritorije Crne Gore.

Društvo za osiguranje koje je vlasniku motornog vozila izdalo zelenu kartu dužno je da oštećenom licu naknadi štetu pričinjenu upotrebom tog vozila u inostranstvu i to do visine određene propisima o osiguranju od autoodgovornosti države u kojoj je šteta nastala, odnosno u skladu sa međunarodnim sporazumom, ako međunarodna isprava važi u zemlji u kojoj je šteta nastala.

Šteta nastala po osnovu zelene karte naknađuje se u rokovima iz čl. 12 i 13 ovog zakona, a po postupku utvrđenom međunarodnim sporazumima čiji je potpisnik Udruženje u svojstvu nacionalnog biroa zelene karte.

Ako društvo za osiguranje ne isplati štetu u skladu sa st. 3 i 4 ovog člana, zahtjev za naknadu štete podnosi se Udruženju.

Udruženje ima pravo na regres isplaćene štete od društva za osiguranje koje je bilo u obavezi da isplati štetu.

Granično osiguranje

Član 36

Lica koja nemaju valjanu ispravu iz člana 35 ovog zakona dužna su da na granici zaključe ugovor o osiguranju od autoodgovornosti (u daljem tekstu: granično osiguranje) sa domaćim društvom za osiguranje, koji važi za teritoriju Crne Gore.

Granično osiguranje se zaključuje za vrijeme boravka na teritoriji Crne Gore, a najmanje na period od 15 dana.

Granično osiguranje važi i za teritorije država članica Evropske Unije.

Naknada štete od motornog vozila inostrane registracije

Član 38

Lice kome je pričinjena šteta upotrebom motornog vozila inostrane registracije na teritoriji Crne Gore, za koje postoji valjana isprava iz člana 35 ovog zakona, podnosi odštetni zahtjev Udruženju, društvu za osiguranje ili licu koje je Udruženje ovlastilo za obavljanje poslova koji proizilaze iz međunarodnog sporazuma o osiguranju vlasnika motornih vozila od odgovornosti za štete nastale upotrebom motornih vozila u zemlji ili inostranstvu.

Naknada štete može se utvrditi maksimalno do iznosa iz člana 33 ovog zakona.

Ako je odštetni zahtjev podniet Udruženju, Udruženje je dužno da, u roku od 60 dana od dana prijema urednog zahtjeva, isplati štetu, odnosno donese obrazloženu odluku o odbijanju zahtjeva.

Ako je odštetni zahtjev podniet društvu ili licu iz stava 1 ovog člana, to društvo ili lice dužno je da, u roku od 30 dana od dana prijema urednog zahtjeva, isplati štetu, odnosno donese obrazloženu odluku o odbijanju zahtjeva.

Ako društvo za osiguranje, odnosno ovlašćeno lice kome je podniet odštetni zahtjev iz stava 1 ovog člana, u roku iz stava 4 ovog člana, ne odluči po zahtjevu, oštećeno lice ima pravo da odštetni zahtjev podnese Udruženju koje je dužno da donese odluku, odnosno isplati štetu u roku od 30 dana od dana prijema urednog zahtjeva.

Ako Udruženje ne postupi u rokovima iz st. 3 i 5 ovog člana, oštećeno lice može pokrenuti postupak za naknadu štete pred nadležnim sudom.

V. OSIGURANJE VLASNIKA ODNOSNO KORISNIKA VAZDUHOPLOVA OD ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU PRIČINJENU TREĆIM LICIMA

Obaveza osiguranja

Član 42

Vlasnik, odnosno ovlašćeni korisnik vazduhoplova dužan je da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom vazduhoplova pričini trećim licima.

Štetom iz stava 1 ovog člana smatra se i šteta za koju vlasnik, odnosno ovlašćeni korisnik vazduhoplova odgovara zbog upotrebe vazduhoplova u letu, odnosno šteta koju prouzrokuju lica ili stvari koje su ispale ili su izbačene iz vazduhoplova u letu.

Vlasnik, odnosno ovlašćeni korisnik stranog vazduhoplova koji ulazi u vazdušni prostor Crne Gore mora biti osiguran od odgovornosti za štetu iz stava 1 ovog člana, ako nije pruženo drugo obezbeđenje za naknadu štete ili ako međunarodnim ugovorom nije drukčije uređeno.

Registracija vazduhoplova i produženje registracije može se izvršiti tek nakon podnošenja dokaza o zaključenom ugovoru o osiguranju iz stava 1 ovog člana organu nadležnom za registraciju.

Vlasnik vazduhoplova koji ne podliježe obaveznoj godišnjoj registraciji dužan je da zaključi ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana prilikom dobijanja odgovarajuće dozvole za upotrebu i da redovno obnavlja ugovor.

Visina osigurane sume

Član 43

Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 42 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan šetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma.

Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona iznosi:

1) za štete pričinjene trećim licima:

a) za zmajeve, ultralake jedrilice, paraglajdere, jedrilice, balone, zmajeve sa motorom, ultralake vazduhoplove sa motorom, 20.000 SDR;

b) za vazduhoplove kojima MTOM iznosi:

- od 20 do 500 kg, 750.000 SDR,
- od 501 do 1.000 kg, 1.500.000 SDR,
- od 1.001 do 2.700 kg, 3.000.000 SDR,
- od 2.701 do 6.000 kg, 7.000.000 SDR,
- od 6.001 do 12.000 kg, 18.000.000 SDR,
- od 12.001 do 25.000 kg, 80.000.000 SDR,
- od 25.001 do 50.000 kg, 150.000.000 SDR,
- od 50.001 do 200.000 kg, 300.000.000 SDR,
- od 200.001 do 500.000 kg, 500.000.000 SDR,
- iznad 500.001 kg, 700.000.000 SDR;

2) za pojedinog putnika, 250.000 SDR;

3) za lične stvari putnika koje se nalaze u kabini vazduhoplova, 1.000 SDR;

4) za teret i predati prtljag po kg, 17 SDR.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, najniža osigurana suma po jednom štetnom događaju određena ugovorom o osiguranju iz člana 42 ovog zakona za vazduhoplove čija MTOM iznosi 2.700 kg ili manje i koji se ne koristi za komercijalne svrhe, za pojedine putnike iznosi 100.000 SDR.

Odluku o povećanju osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.

Primjena odredaba o odgovornosti

Član 44

Na odgovornost vlasnika, odnosno ovlašćenog korisnika vazduhoplova za štetu koju pričinu trećim licima shodno se primjenjuju odredbe ovog zakona koje se odnose na naknadu štete pričinjene trećim licima upotrebom motornog vozila i odredbe zakona kojima su uređeni obligacioni i svojinsko-pravni odnosi u vazdušnom saobraćaju, ako drukčije nije uređeno odredbama čl. 42 i 43 ovog zakona.

VI. OSIGURANJE VLASNIKA, ODNOSNO KORISNIKA PLOVNIH OBJEKATA OD ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU PRIČINJENU TREĆIM LICIMA

Obaveza osiguranja

Član 45

Vlasnik, odnosno ovlašćeni korisnik plovnog objekta, koji se po propisima o registraciji plovnih objekata upisuje u registar plovnih objekata, dužan je da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom plovnog objekta pričinu trećim licima nanošenjem tjelesnih povreda, narušavanjem zdravlja ili smrti.

Štetom iz stava 1 ovog člana smatra se i šteta koja je pričinjena trećem licu usljed pada stvari sa plovnog objekta ili izbacivanjem stvari iz plovnog objekta.

Vlasnik, odnosno ovlašćeni korisnik stranog plovnog objekta, prije dobijanja dozvole za plovidbu u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, odnosno koji plovi unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore, mora biti osiguran od odgovornosti za štetu iz stava 1 ovog člana, ako nije pruženo drugo obezbjeđenje za naknadu štete ili ako međunarodnim ugovorom nije drukčije uređeno.

Izdavanje dozvole za plovidbu plovnog objekta i produženje dozvole može se izvršiti samo uz dokaz o zaključenom ugovoru o osiguranju iz ovog člana podnesen nadležnom organu.

Vlasnik plovnog objekta koji ne podliježe obaveznom godišnjem pregledu dužan je da zaključi ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana prije dobijanja dozvole za plovidbu koja važi duže od jedne godine i da osiguranje obnavlja u periodu važenja te dozvole.

Zabranjena je upotreba plovnog objekta u pomorskom saobraćaju bez zaključenog ugovora o osiguranju.

Sredstva Udruženja

Član 50

Društva za osiguranje dužna su da obezbijede sredstva potrebna za obavljanje zakonom utvrđenih poslova Udruženja.

Sredstva iz stava 1 ovog člana čine članarina, doprinos za poslovanje Udruženja, obavezni doprinos za Garantni fond i drugi doprinosi propisani statutom Udruženja.

Poslovi Udruženja

Član 51

U vršenju poslova iz člana 48 ovog zakona Udruženje obavlja sljedeće poslove:

- 1) predstavlja društva za osiguranje u međunarodnim strukovnim organizacijama;
- 2) vrši obradu, obračun, isplatu šteta i naplatu regresnih zahtjeva po isplaćenim štetama:
 - po osnovu međunarodnih sporazuma o obaveznim osiguranjima u saobraćaju za štete nastale u zemlji i inostranstvu (zelena karta),
 - od neosiguranih motornih i priključnih vozila i putnika u javnom saobraćaju, vazduhoplova i plovnih objekata,
 - od nepoznatih motornih vozila, vazduhoplova, plovnih objekata ili drugih prevoznih sredstava za prouzrokovanje smrti, tjelesne povrede ili narušavanja zdravlja,
 - po osnovu zahtjeva oštećenih lica koja štetu nijesu mogla naplatiti zbog oduzimanja dozvole za rad ili pokretanja stečaja, odnosno likvidacije nad društvom za osiguranje kod koga su bila osigurana;
- 3) utvrđuje i štampa obrasce međunarodne karte osiguranja (zelene karte) za svoje članove;
- 4) upravlja organizacionim djelovima iz člana 48 st. 2 i 3 ovog zakona;
- 5) prikuplja, čuva i obrađuje podatke i sačinjava izvještaje u skladu sa ovim zakonom;
- 6) predlaže regulatornom organu:
 - kriterijume za određivanje visine obaveznog doprinosa za rad Udruženja i redovnog doprinosa Garantnom fondu,
 - iznose depozita i garancija banaka kojima društva za osiguranje obezbjeđuju izmirenje obaveza za koje odgovara Udruženje;
- 7) određuje tarifu za obračun i plaćanje troškova obrade šteta iz tačke 2 ovog stava;
- 8) obavlja druge poslove za koje ga ovlaste društva za osiguranje i regulatorni organ;
- 9) sačinjava plan poslovanja i finansijske izvještaje o poslovanju;
- 10) saraduje sa nadležnim organima i organizacijama drugih država po pitanjima potpunijeg i sveobuhvatnijeg ostvarivanja prava osiguranika, oštećenih lica i članova Udruženja;
- 11) utvrđuje Kodeks ponašanja u poslovima obaveznih osiguranja;
- 12) objavljuje pravila svog poslovanja;

13) obavlja i druge poslove utvrđene ovim zakonom.

Kriterijume i iznose depozita i garancija banaka iz stava 1 tačka 6 ovog člana utvrđuje regulatorni organ.

Udruženje je dužno da, bez odlaganja, obavijesti regulatorni organ ako dođe do podataka koji ukazuju da je društvo za osiguranje počinilo prekršaj iz člana 64 ovog zakona i uz obavještenje dostavi odgovarajuće dokaze kojima raspolaže.

Garantni fond

Član 54

Garantni fond se osniva radi ekonomske zaštite putnika u javnom saobraćaju i trećih oštećenih lica, u slučajevima kada je šteta pričinjena upotrebom neosiguranog ili nepoznatog prevoznog sredstva, kao i u slučajevima kada je društvo za osiguranje kome je oduzeta dozvola za rad i nad kojim je pokrenut postupak stečaja ili likvidacije odgovorno za naknadu štete i šteta nastalih po osnovu zelene karte.

Sredstva Garantnog fonda obezbjeđuju se iz sredstava iz člana 55 ovog zakona i sredstava ostvarenih po osnovu regresnih zahtjeva u slučajevima utvrđenim ovim zakonom.

Redovni doprinos Garantnom fondu

Član 55

Društvo za osiguranje dužno je da Udruženju uplaćuje redovni doprinos iz premija obaveznih osiguranja u saobraćaju, srazmjerno premiji ostvarenoj u prethodnoj godini.

Visinu redovnog doprinosa iz stava 1 ovog člana utvrđuje regulatorni organ, u skladu sa kriterijumima iz člana 51 stav 2 ovog zakona, do kraja tekuće za narednu poslovnu godinu.

Ako sredstva Garantnog fonda, po osnovu redovnog doprinosa, nijesu dovoljna za pokriće obaveza iz člana 54 ovog zakona, nedostajuća sredstva obezbjeđuju se dodatnim doprinosom koji se utvrđuje na način i po postupku utvrđenom za redovni doprinos Garantnom fondu.

Upravljanje sredstvima Garantnog fonda

Član 56

Sredstva Garantnog fonda vode se na posebnom računu Udruženja, koje odgovara za upravljanje i raspolaganje tim sredstvima.

Finansijska sredstva Garantnog fonda ulažu se i deponuju u skladu sa propisima kojima se uređuje ulaganje i deponovanje sredstava tehničkih rezervi društava za osiguranje.

Ako društvo za osiguranje ne izvršava obavezu uplate redovnog doprinosa Garantnom fondu, Udruženje je dužno da o tome, bez odlaganja, obavijesti regulatorni organ.

Regulatorni organ će društvu iz stava 3 ovog člana izreći mjeru kojom nalaže izvršavanje obaveze, a može izreći i mjeru oduzimanja dozvole za rad.

Pravo Garantnog fonda na regres

Član 58

Garantni fond, nakon isplate iz člana 57 stav 1 tač. 1, 2 i 4 i stav 2 ovog zakona, ima pravo regresa prema licu odgovornom za štetu, za iznos isplaćene štete, kamate i drugih troškova vezanih za obradu i isplate štete.

Nakon isplate naknade štete iz člana 57 stav 1 tačka 3 ovog zakona, Udruženje ima pravo regresa od odgovornog društva, odnosno, u slučaju stečaja ili likvidacije, iz stečajne mase društva nad kojim je pokrenut stečajni postupak, po redosljedu namirenja propisanom posebnim zakonom.

Biro za naknadu štete

Član 59

Oštećeno lice sa prebivalištem u Crnoj Gori može zahtjev za naknadu štete, koju mu na teritoriji države članice Evropske Unije ili treće zemlje potpisnice multilateralnog sporazuma pričini motorno vozilo koje je osigurano, odnosno uobičajeno se koristi na teritoriji države članice Evropske Unije, podnijeti Birou za naknadu štete (u daljem tekstu: Biro).

Odštetni zahtjev može se podnijeti Birou, ako:

- 1) odgovorno društvo ili ovlašćeni predstavnik tog društva za osiguranje u Crnoj Gori nije isplatilo naknadu ili dostavilo obrazložen odgovor u propisanom roku;
- 2) odgovorno društvo nije imenovalo ovlašćenog predstavnika na teritoriji Crne Gore;
- 3) u roku od 60 dana od dana podnošenja odštetnog zahtjeva nije moguće identifikovati odgovornog osiguravača, odnosno motorno vozilo koje je prouzrokovalo nezgodu.

Biro nije dužan da odlučuje o zahtjevu za naknadu štete ako je oštećeno lice po tom zahtjevu pokrenulo sudski postupak neposredno protiv odgovornog lica, odnosno odgovornog društva.

Naknadu štete iz ovog člana Biro isplaćuje iz sredstava Garantnog fonda.

Pravo Biroa na regres

Član 61

U slučajevima isplate naknade štete oštećenom licu iz člana 59 stav 1 ovog zakona, Biro ima pravo regresa za isplaćeni iznos naknade štete i troškova od organizacije za naknadu štete države članice Evropske Unije u kojoj je osigurano vozilo koje je prouzrokovalo nezgodu.

U slučajevima štete pričinjene nepoznatim ili neosiguranim vozilima, Biro ima pravo na naknadu isplaćenog iznosa naknade i troškova od:

- 1) Garantnog fonda države članice Evropske Unije u kojoj se motorno vozilo koje je prouzrokovalo nezgodu uobičajeno nalazi, ako odgovorno društvo ne može biti identifikovano;
- 2) Garantnog fonda države članice Evropske Unije u kojoj se nezgoda dogodila, ako se motorno vozilo ne može identifikovati;
- 3) Garantnog fonda države članice Evropske Unije u kojoj se dogodila nezgoda, ako je štetu prouzrokovalo vozilo koje se uobičajeno koristi u trećoj zemlji.

Biro je dužan da, u skladu sa međunarodnim sporazumima, nadoknadi isplaćeni iznos štete organizaciji za naknadu štete države članice Evropske Unije, ako se radi

o obavezi na osnovu ugovora o osiguranju od autoodgovornosti zaključenog kod društva za osiguranje registrovanog u Crnoj Gori.

Pravna lica na koja su na osnovu zakona prešla prava oštećenih lica prema licu koje je prouzrokovalo nezgodu ili njegovom društvu za osiguranje i lica iz člana 18 ovog zakona nemaju pravo na naknadu štete od Biroa.

VIII. NADZOR

Član 64

Nadzor nad poslovanjem društva za osiguranje vrši regulatorni organ u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje djelatnost osiguranja.

Nadzor nad primjenom člana 6, člana 7 u vezi sa čl. 21, 25, 42 i 45, člana 8, člana 28, člana 29 i člana 36 vrši organ nadležan za bezbjednost saobraćaja na putevima.

IX. KAZNE NE ODREDBE

Član 65

Novčanom kaznom od 1.000 do 20.000 Eura kazniće se za prekršaj pravno lice - društvo za osiguranje, ako:

- 1) zaključi ugovor o obaveznom osiguranju suprotno članu 7 ovog zakona;
- 2) ne uruči osiguraniku uslove osiguranja najkasnije u trenutku zaključenja ugovora o osiguranju (član 10 stav 3);
- 3) ne dostavi uslove osiguranja, tarife premija ili premijski sistem sa tehničkim osnovama za izračunavanje tarife regulatornom organu najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom, aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja (član 10 stav 4);
- 4) oštećenom licu ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete ili obrazloženi odgovor u rokovima propisanim članom 12 ovog zakona;
- 5) oštećenom licu ne ponudi i ne isplati nesporni dio naknade štete na ime predujma (član 13 stav 1);
- 6) ne isplati utvrđeni iznos naknade štete u cjelosti u roku od osam dana od dana odlučivanja, odnosno od dana zaključenja sporazuma za naknadu štete (član 15 stav 1);
- 7) ne utvrdi pravila postupka rješavanja odštetnih zahtjeva, odnosno ako pravilima postupka ne uredi način evidentiranja odštetnih zahtjeva, dokaze potrebne za utvrđivanje osnova i iznosa naknade štete, način procjene šteta, način utvrđivanja iznosa naknade i rok isplate, kao i postupak po žalbi podnosioca odštetnog zahtjeva (član 17 st. 1 i 2);
- 8) na svojoj internet stranici i na drugi pogodan način ne objavi pravila postupka iz člana 17 stav 1 ovog zakona (član 17 stav 3);
- 9) ne naknadi stvarnu štetu fondovima zdravstvenog, penzijskog i invalidskog osiguranja u granicama obaveza preuzetih ugovorom o osiguranju (član 18 stav 1);
- 10) ne prikuplja, ne vodi ili ne obrađuje statističke i druge podatke u skladu sa čl. 19 i 20 ovog zakona;
- 11) ne dostavi regulatornom organu tražene podatke iz člana 19 ovog zakona (član 19 stav 6);

12) licu koje je zaključilo ugovor o osiguranju od autoodgovornosti na zahtjev ne izda potvrdu o postojanju i broju odštetnih zahtjeva koje su treća lica podnijela u vezi sa tim vozilom, za period od posljednjih pet godina koje prethode zasnivanju ugovornog odnosa (član 27 stav 2);

13) ne uruči osiguraniku, uz polis, primjerak Evropskog izvještaja o nezgodi koji je osiguranik dužan da drži u vozilu i predoči ovlašćenom licu na njegov zahtjev (član 28 stav 1);

14) ne imenuje ovlašćenog predstavnika u skladu sa članom 41 ovog zakona;

15) ne uplaćuje sredstva potrebna za obavljanje zakonom povjerenih poslova udruženja (član 50).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 do 3.000 Eura.

Član 66

Novčanom kaznom od 1.000 do 15.000 Eura kazniće se za prekršaj pravno lice - udruženje, ako:

1) oštećenom licu ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete ili obrazloženi odgovor u rokovima propisanim članom 12 ovog zakona;

2) oštećenom licu ne ponudi i ne isplati nesporni dio naknade štete na ime predujma (član 13 stav 1);

3) ne isplati utvrđeni iznos naknade štete u cjelosti u roku od osam dana od dana odlučivanja, odnosno od dana zaključenja sporazuma za naknadu štete (član 15 stav 1);

4) ne utvrdi pravila postupka rješavanja odštetnih zahtjeva, odnosno ako pravilima postupka ne uredi način evidentiranja odštetnih zahtjeva, dokaze potrebne za utvrđivanje osnova i iznosa naknade štete, način procjene šteta, način utvrđivanja iznosa naknade i rok isplate, kao i postupak po žalbi podnosioca odštetnog zahtjeva (član 17 st. 1 i 2);

5) ne prikuplja, ne vodi ili ne obrađuje statističke i druge podatke u skladu sa čl. 19 i 20 ovog zakona;

6) bez odlaganja ne obavijesti regulatorni organ o neizvršavanju obaveza iz ugovora o obaveznom osiguranju od strane društva za osiguranje (član 49 stav 2);

7) ne izvršava poslove iz člana 51 ovog zakona;

8) ne dostavlja ili ne dostavlja na propisan način podatke regulatornom organu (član 52 st.4 i 5);

9) ne omogući regulatornom organu pristup svim podacima koje je u skladu sa zakonom dužno da vodi (član 53 stav 3);

10) ne upravlja sredstvima Garantnog fonda na način utvrđen članom 56 ovog zakona;

11) ne vrši isplate iz sredstava Garantnog fonda na način propisan članom 57 ovog zakona;

12) ne čuva podatke koji se vode u sklopu informacionog centra na propisan način (član 62 stav 7);

13) ne omogući oštećenom licu pristup podacima u skladu sa članom 63 ovog zakona.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 do 2.000 Eura.

Član 67

Novčanom kaznom od 500 do 2.000 Eura kazniće se za prekršaj pravno lice - vlasnik prevoznog sredstva, ako:

- 1) ne zaključi ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju (član 7, a u vezi sa čl.21, 25, 42 i 45);
- 2) u roku od osam dana od dana objavljivanja rješenja o pokretanju likvidacije, odnosno stečaja nad društvom za osiguranje ne zaključi ugovor o obaveznom osiguranju sa drugim društvom za osiguranje za preostali period važenja registracije (član 8 stav 1);
- 3) ne produži ugovor o osiguranju od autoodgovornosti za motorno vozilo koje ne podliježe obavezi registracije svake godine (član 29 stav 2).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 100 do 2.000 Eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se preduzetnik novčanom kaznom od 150 do 6.000 Eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se fizičko lice novčanom kaznom od 50 do 2.000 Eura.

Član 68

Novčanom kaznom od 50 do 200 Eura kazniće se za prekršaj vozač prevoznog sredstva, ako:

- 1) ne drži u vozilu ugovor o obaveznom osiguranju ili ga na zahtjev ne predoči ovlašćenom licu (član 6 stav 1);
- 2) ne drži u vozilu Evropski izvještaj o nezgodi ili ga na zahtjev ne predoči ovlašćenom licu (član 28 stav 1);
- 3) prilikom ulaska vozilom strane registracije na teritoriju Crne Gore ne zaključi granično osiguranje (član 36 stav 1).

OBRAZAC

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA	
PREDLAGAČ PROPISA	Ministarstvo finansija i socijalnog staranja/Agencija za nadzor osiguranja
NAZIV PROPISA	Predlog zakona o izmjenama i dopunama zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju
1. Definisane probleme - Kontekst	
<p>Razlozi za donošenje Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju su prije svega obaveza usaglašavanja domaće regulative sa propisima Evropske Unije. Pored navedenog razloga, prepoznata je i neophodnost unaprjeđenja propisa kroz usaglašavanje sa praksom i dosadašnjim iskustvima u primjeni važećeg Zakona.</p> <p>Cijeli sistem obaveznih osiguranja u saobraćaju je međunarodni standard uspostavljen sa konačnim ciljem zaštite lica povrijeđenih ili čija je imovina oštećena u saobraćajnim nezgodama. Ovakav sistem takođe omogućava zaštitu prouzrokovanih šteta, budući da pod ovakvim osiguranjem štetu izmiruje osiguravač a ne sam štetnik, što predstavlja značajnu zaštitu imajući u vidu iznose naknada šteta koje se mogu mjeriti desetinama ili čak, u nekim slučajevima, i stotinama hiljada eura, zavisno od tipa štete i broja oštećenih lica.</p> <p>Obaveza zaključenja ovakvih ugovora omogućava i prikupljanje sredstava za sva lica koja budu oštećena upotrebom neosiguranog, nepoznatog ili vozila osiguranog kod osiguravača koji je pošao pod stečaj ili je nad njim pokrenuta likvidacija. Budući da su obavezna, ovakva osiguranja uobičajeno se tretiraju posebnim zakonom, kojim se definiše i postupak naknade štete, radi pravne sigurnosti oštećenih lica, sa pravom direktnog zahtjeva prema osiguravaču, kako bi se izbjegle tužbe za naknadu štete od prouzrokovanih šteta, u redovnim sudskim postupcima.</p> <p>Izmjene koje sadrži ovaj predlog predstavljaju usaglašavanje sa evropskom pravnom tekovinom, i to sa Direktivom 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 16. 09. 2009. godine o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i obavezi osiguranja od te odgovornosti i Regulativom (EZ) br. 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21. 04. 2004. godine o zahtjevima za osiguranje za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova. Navedeno je u sklopu obaveza koje je Crne Gora preuzela potpisivanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) kojim se obavezala da će svoju regulativu kontinuirano usklađivati sa regulativom EU.</p> <p>Predlogom Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju vrši se usaglašavanje i sa pojedinim odredbama Zakona o osiguranju („Sl. List RCG“, br. 78/06, 19/07, „Sl. List CG“, br. 53/09, 73/10, 40/11, 45/12, 06/13, 55/16), u dijelu rokova za čuvanje podataka, mjera nadzora u slučaju kršenja propisanih obaveza i sa pojedinim odredbama Zakona o likvidaciji i stečaju društava za osiguranje („Sl. List CG“ br. 42/15) u</p>	

dijelu uslova pod kojima nastupa obaveza Garantnog fonda za isplatu naknade štete oštećenim licima.

Pored usaglašavanja sa regulativom EU i važećom domaćom regulativom, dosadašnja praksa je pokazala kako su prilikom primjene važećeg zakona uočene izvjesne terminološke nejasnoće, te su predloženim izmjenama i dopunama iste preformulisane i precizirane u cilju nedvosmislene primjene zakona u praksi.

Ustavni osnov za donošenje Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju sadržan je u odredbi člana 16 stav 5 Ustava Crne Gore kojim je propisano da se zakonom u skladu sa Ustavom uređuju i druga pitanja od interesa za Crnu Goru.

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

Predloženim izmjenama i dopunama Zakona će se unaprijediti efikasnost funkcionisanja uspostavljenog sistema obaveznih osiguranja u saobraćaju u Crnoj Gori, u smislu otklanjanja nedostataka koji su uticali na kontrolu obaveznih osiguranja u saobraćaju, uređenja prava i obaveza ugovornih strana iz ugovora o obaveznom osiguranju u saobraćaju, kao i prava oštećenih lica, koji su, zbog dvojakih tumačenja, usporavali proces rješavanja šteta iz obaveznih osiguranja, otklanjanja nedostataka vezanih za funkcionisanje sistema obaveznih osiguranja u dijelu vazduhoplova i plovnih objekata, te upravljanje imovinom Garantnog fonda za obavezna osiguranja, koji se vodi pri Udruženju – Nacionalni biro osiguravača Crne Gore.

Postoji potreba kontinuiranog unaprjeđenja sistema obaveznih osiguranja u saobraćaju, koji u Crnoj Gori funkcioniše već decenijama, pri čemu se propisi mijenjaju zavisno od izmjena međunarodnih standarda i evropske regulative u ovoj oblasti. Od potpisivanja SSP, Crna Gora ima obavezu usklađivanja nacionalnog zakonodavstva na način da isto usaglasi sa direktivama i drugim aktima Evropske unije. S tim u vezi, predložene izmjene i dopune važećeg Zakona sačinjene su takođe u cilju daljeg usklađivanja sa evropskim zakonodavstvom, i to prema odredbama sljedećih akata Evropske unije, po vremenu njihovog usvajanja:

- Regulativa (EZ) br. 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21. 04. 2004. godine o zahtjevima za osiguranje za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova;
- Direktiva 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 16. 09. 2009. godine o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i obavezi osiguranja od te odgovornosti.

Takođe, Predlogom zakona se vrši usklađivanje sa odredbama Zakona o likvidaciji i stečaju društava za osiguranje, budući da oštećena lica imaju pravo na naknadu štete od Garantnog fonda i u slučajevima kada je šteta pričinjena upotrebom vozila koje je bilo osigurano kod društva za osiguranje koje je likvidirano ili pošlo u stečaj, pa je bilo potrebno ujednačiti terminologiju zbog pravne sigurnosti te kategorije oštećenih.

Takođe, Predlogom zakona (čl. 8, 25 i 27) se vrši usklađivanje sa članom 22 Direktive 2009/103/EZ, u dijelu uvođenja jedinstvenog roka od 60 dana za rješavanje odštetnih zahtjeva, koji doprinosi nedvosmislenom tumačenju ovog člana i adekvatnoj zaštiti osiguranika, obzirom da se radi o ključnoj odredbi kojom se reguliše pravo osiguranika i oštećenih lica na podnošenje odštetnih zahtjeva, odnosno produžava se rok za rješavanje šteta po zelenoj karti pričinjenih vozilom inostrane registracije na 90 dana. Predlog uzima u obzir kompleksnost i dužinu procedure rješavanja šteta po zelenoj karti, predviđene Internim regulativama Savjeta Biroa čiji je član Udruženje. Navedene izmjene su takođe u skladu sa opštim rokom od 3 mjeseca za rješavanje odštetnih zahtjeva, propisanim članom 22 Direktive 2009/103/EZ.

Predlogom zakona predviđa se izmjena kojom se na precizniji način uređuju obaveze u deregulisanoj sistemu utvrđivanja cijena osiguranja od autoodgovornosti. Brišu se dosadašnji stavovi 2 i 3 člana 10, koji su zbog svojeg značenja premješteni u član 7 (član 5 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju). Pored navedenog, po ugledu na najbolju praksu zemalja u okruženju, ovim članom dodaje se obaveza društvima za osiguranje da dostave Agenciji i mišljenje ovlašćenog aktuara o tome da li predložena tarifa omogućava prikupljanje premije koja će biti dovoljna za izmirenje svih obaveza iz ugovora o osiguranju i pokriće troškova sprovođenja osiguranja, kao i da dostave trogodišnji poslovni plan koji pokazuje dovoljnost obračunatih premija osiguranja. U pitanju je dodatna mjera opreza u uslovima deregulacije cijena obaveznih osiguranja u saobraćaju, potrebna radi omogućivanja stabilnog poslovanja osiguravača, a koja će važiti do dana pristupanja Crne Gore EU, kada uslovljavanje te vrste neće biti dozvoljeno.

Takođe, brisani su i kriterijumi za određivanje visine naknade štete, jer više nije praksa da se zajednički uređuju kriterijumi za ove vrste naknada, a u cilju usklađivanja sa EU principima – tj. kod naknade štete ne može postojati paralelni sistem za određivanje naknade koji odstupa od naknade koja bi se dodijelila u redovnom sudskom postupku. Evropska Komisija se saglasila sa navedenim.

Posljedice navedenih problema odražavaju se generalno kroz niži nivo zaštite trećih lica oštećenih u saobraćajnim nezgodama u odnosu na ovaj nivo u EU - niže osigurane sume, niži nivo pokrića u određenim vrstama obaveznih osiguranja (osiguranje od autoodgovornosti,

osiguranje od odgovornosti za upotrebu vazduhoplova), manji opseg pokrivača za štete pričinjene vozilima čiji je osiguravač pošao u likvidaciju ili stečaj, kao i lošiji kvalitet nadzora nad primjenom ovog zakona - što posljedično može izazvati veći broj neosiguranih vozila i ugroziti funkcionisanje garantnog fonda, odnosno mogućnost oštećenih lica da naplate štetu pričinjenu nepoznatim ili neosiguranim vozilom.

Zadržavanje postojeće situacije šteti samim građanima, koji se nalaze kako u ulozi lica koje je dužno da osigura svoju odgovornost za korišćenje prevoznog sredstva, tako i u ulozi potencijalno oštećene strane u saobraćajnoj nezgodi. Interes je građana stoga da budu jasno informisani o svojim obavezama u ulozi osiguranika odnosno vlasnika ili korisnika prevoznog sredstva, a još i više da im adekvatnim funkcionisanjem sistema obaveznih osiguranja u saobraćaju bude omogućena isplata pravične naknade za materijalne i nematerijalne štete koje mogu pretrpjeti u nezgodi. Ujednačavanje zakonskih odredaba u vezi sa postupkom naknade štete koristeći i društvima za osiguranje, kako bi se ujednačila praksa u naknadama štete iz ovih vrsta osiguranja i unaprijedilo njihovo poslovanje u dijelu rješavanja šteta.

Bez promjene propisa, postojeće nedosljednosti i navedeni nedostaci negativno bi se reflektovali na kvalitet cijelog sistema obaveznih osiguranja u saobraćaju, kao i neusklađenost sa relevantnim evropskim zakonodavstvom, te se ne bi napravio pomak u sprovođenju međunarodnog sporazuma (SSP) kojim se Crna Gora obavezala da svoje zakone kontinuirano usaglašava sa EU regulativom i standardima.

2. Ciljevi

- Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?
- Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.

Ciljevi koji se izmjenama zakona žele postići su:

1. Veći stepen zaštite oštećenih lica – odredbe koje se tiču rokova za rješavanje šteta, preciziranja momenta sticanja prava naknade iz Garantnog fonda za štete pričinjene vozilom čiji je osiguravač pošao u likvidaciju ili stečaj, postupno povećanje osiguranih suma za osiguranje od autoodgovornosti do dana pristupanja EU i povećanje dijela osiguranih suma za vazduhoplove, preciziranje prava korisnika lizinga u slučaju nezgode.
2. Dalje smanjenje broja neosiguranih prevoznih sredstava, a pogotovu vozila koja podliježu obaveznom osiguranju od autoodgovornosti – odredbe koje uređuju

momenat sticanja obaveze zaključenja ugovora o osiguranju pojedinog prevoznog sredstva, period trajanja obaveze osiguranja i tijela nadležna za nadzor, opseg sredstava na koja se odnosi ovaj zakon (vazduhoplovi). Prethodno doprinosi stabilnosti sistema obaveznih osiguranja u saobraćaju i omogućava adekvatno namirenje oštećenih lica;

3. Poštovanje obaveza predviđenih SSP, odnosno usaglašavanje sa zahtjevima EU - Direktivom 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 16. 09. 2009. godine o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i obavezi osiguranja od te odgovornosti i Regulativom (EZ) br. 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21. 04. 2004. godine o zahtjevima za osiguranje za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova.

3. Opcije

- Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).
- Obrazložiti preferiranu opciju?

Prilikom analize razmatrani su sljedeći načini na koji se može izmijeniti regulatorni okvir:

- *Opcija status quo*, odnosno odsustvo regulatorne promjene - nije prihvaćena, jer niz navedenih problema nije mogao biti otklonjen bez izmjena zakonskog okvira, dok su neki od problema i direktno uzrokovani postojećim rješenjima iz drugih propisa.
- *Opcija donošenja novog zakona* - nije prihvaćena jer potrebni obim izmjena nije zadovoljavao nomotehnička pravila kojima se uređuju uslovi za donošenje novog zakonskog akta.
- *Opcija izmjena i dopuna postojećeg zakona* - prihvaćena kao najprihvatljivija za postizanje cilja potrebnih izmjena.

4. Analiza uticaja

- Na koga će i kako će najvjerojatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne.
- Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima).
- Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.
- Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.
- Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

- Primjena propisa će pozitivno uticati na osiguranike i oštećena lica – stabilan sistem obaveznih osiguranja u saobraćaju omogućava kontinuirano formiranje fondova namijenjenih za isplate naknada licima oštećenim u saobraćajnim nezgodama, adekvatna kontrola poštovanja zakonskih obaveza omogućava sigurnost u funkcionisanje cijelog sistema, a sa druge strane povećanje osiguranih suma povećava i moguću isplatu oštećenim licima u slučaju saobraćajne nezgode, jer se povećava maksimalna obaveza društva za osiguranje.

Pozitivan će efekat biti i na supervizorsku praksu – omogućava veću preciznost u provjeri poštovanja rokova za rješavanje šteta, kao i jednostavniji postupak kontrole upravljanja sredstvima Garantnog fonda koji funkcioniše u sklopu udruženja osiguravača.

- Potencijalni negativni efekti odnosno troškovi koje u dužem roku izaziva ovaj propis mogući su u vidu povećanja premije obaveznih osiguranja u saobraćaju, u dijelu osiguranja od autoodgovornosti, kao posljedica povećanja osiguranih suma.

Predlog člana 24 kojim se povećavaju iznosi osiguranih suma zasnovan je na Saopštenju Komisije Evropskom parlamentu i Savjetu o prilagođavanju u skladu sa inflacijom minimalnih iznosa pokriva utvrđenih Direktivom 2009/103/EZ o osiguranju od građanske odgovornosti u vezi sa upotrebom motornih vozila, i izvršenje obaveze osiguranja od takve odgovornosti od 10. 05. 2016. godine, koje se odnosi na iznose osiguranih suma primarno utvrđene pomenutom direktivom.

Moguće povećanje premije osiguranja od autodogovornosti zavisi od većeg broja spoljnjih faktora, uključujući i opštu ekonomsku situaciju, visinu troškova u poslovanju, troškova liječenja, stanje saobraćajne infrastrukture, mehanizme kontrole poštovanja različitih zakonskih obaveza. Bitan faktor za određivanje premije je i sama činjenica pristupanja EU kada na snagu stupa potpuna deregulacija cijena, kada Agencija više neće kontrolisati tarife premija, a uz to, do tada zatvoreno lokalno tržište u cjelosti i bez ograničenja otvara se prema Uniji pa će građani biti u prilici da isti ili sličan nivo pokriva ostvare i kod stranih osiguravača.

Stoga se konkretan mogući efekat ove izmjene ne može procijeniti u ovom trenutku, pogotovu imajući u vidu sadašnje i potencijalne buduće efekte pandemije na privredu i građane. Iz navedenih razloga, Agencija nije ni mogla pristupiti izradi analize uticaja povećanja osiguranih suma na premiju obaveznog osiguranja od autoodgovornosti. Dosadašnja iskustva u regionu sa povećanjem osiguranih suma i ulaskom EU ne ukazuju na vjerovatnoću naglog i velikog povećanja premije u ovoj vrsti osiguranja

(posljednje iskustvo Hrvatske, gdje su ulazak u EU i potpuna deregulacija doveli do naglog pada premije obaveznog osiguranja od autoodgovornosti).

U dijelu obaveznog osiguranja vazduhoplova, predlog člana 30 kojim se mijenjaju obim pokrića, iznosi osiguranih suma i definicija vazduhoplova koji imaju obavezu zaključenja ovakvih ugovora, unijet je na predlog Agencije za civilno vazduhoplovstvo a uz saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva, čime je izvršeno usklađivanje u dijelu kojim je uređena oblast vazdušnog saobraćaja usaglašeno je sa konkretno Regulative EZ broj 785/2004. Regulativom (EZ) broj 785/2004 ne odnosi se na bespilotne vazduhoplove mase manje od 20 kg. Važećim Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju ("Službeni list CG", broj 44/12) iz obaveze osiguranja su isključeni vazduhoplovi kojima je MTOM (maksimalna masa pri uzlijetanju) manja od 20 kg, što uključuje i bespilotne vazduhoplove MTOM < 20 kg. Takođe, Ministarstvo za kapitalne investicije dostavilo je saglasnost na Predlog zakona.

Studije su pokazale da bi bespilotni vazduhoplovi mase pri polijetanju od 250 g ili veće predstavljali rizik za sigurnost vazdušnog saobraćaja, zbog čega, u skladu sa novim evropskim regulativama, postoji obaveza registracije operatora navedenih bespilotnih vazduhoplova. Podjela koju je predložila Agencija za civilno vazduhoplovstvo je u skladu sa regulativama 945/2019 i 947/2019, kojima su navedene podjele izvršene proporcionalno nivou rizika koji operacije tim vrstama vazduhoplova predstavljaju u zavisnosti od MTOM bespilotnih vazduhoplova. Imajući u vidu da visine osiguranih suma nijesu utvrđene evropskim propisima, Agencija za civilno vazduhoplovstvo je dala predlog osigurane sume od 3.000SDR koja u eurima na 31.03.2021. godine iznosi orijentaciono 3.260€. Budući da je u pitanju nova vrsta obaveznog osiguranja za koju ne postoji istorija šteta, a da je način upotrebe odnosno uslovi za sigurnu upotrebu uređen propisima drugih nadležnih organa, ovim zakonom je definisana minimalna osigurana suma i obim pokrića, na osnovu kojih elemenata će društva za osiguranje aktuarskim metodama biti u mogućnosti da odrede tarifu na osnovu koje će se obračunavati premija koju će plaćati operatori dronova.

- Planirani pozitivni efekti u potpunosti prevazilaze moguće negativne efekte, jer bi izbjegavanje ovakvih zakonskih izmjena rezultiralo lošijim funkcionisanjem sistema obaveznih osiguranja u saobraćaju, slabijim nivoom zaštite oštećenih lica i lošijom ocjenom u sprovođenju obaveza u sklopu SSP i pregovora za pristupanje Crne Gore EU. Veliki pad kvaliteta ovako uspostavljenog sistema u najgorem scenariju nosi i gubitak određenih prava (nemogućnost potpisivanja ili ispadanje iz Multilateralnog sporazuma u okviru Savjeta Biroa, izlazak iz Sistema zelene karte i vraćanje na sistem graničnih osiguranja).

- Propisom se uređuje način obavljanja dijela poslova osiguranja, odnosno nacionalni uslovi za pristup tržištu, koji je na liniji zakonskih rješenja u EU. Ne može se cijeliti kao povoljan ili nepovoljan u smislu biznis barijera jer je namijenjen funkcionisanju sistema obavezanih osiguranja u saobraćaju sa prvenstvenim ciljem zaštite i bržeg namirenja oštećenih lica.

5. Procjena fiskalnog uticaja

- Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?
- Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.
- Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?
- Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteći finansijske obaveze?
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?
- Obrazložiti metodologiju koja je korišćena prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.
- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.
- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?
- Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.

- Donošenje propisa nema fiskalnog uticaja na Budžet jer ne predviđa izdvajanje finansijskih sredstava za njegovu primjenu, a takođe implementacijom propisa ne nastaju međunarodne finansijske obaveze.
- Nije predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteći finansijske obaveze.
- Nijesu postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertska podrška i ako da, kako.
- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije).
- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.

- Nije korišćena eksterna ekspertska podrška.

- Radna grupa na izradi predloženog teksta formirana je rješenjem Ministarstva finansija od 01.06.2016. godine i činila je predstavnike Ministarstva finansija, Agencije za nadzor osiguranja i imenovane predstavnike privrede - Nacionalnog biroa osiguravača Crne Gore i društava za osiguranje. Radna grupa sastajala se i komunicirala intenzivno u periodu od septembra 2016. godine do aprila 2017. godine kada je radna verzija zakona završena i isti stavljen na javnu raspravu. Nakon toga, u postupku daljeg usaglašavanja radna grupa sastajala se po potrebi (2 puta od septembra do decembra 2017. i jednom u toku 2018.) u cilju dalje finalizacije odredbi pred utvrđivanje Predloga zakona na Vladi 19.12.2019. godine.

Izmjene odredaba u dijelu obaveznog osiguranja vazduhoplova i plovila vršene su u naknadnoj komunikaciji poslije javnih konsultacija, sa Ministarstvom saobraćaja i pomorstva koje je dalo komentare u dijelu odredaba o osiguranju vazduhoplova i plovnih objekata. Uključena je i Agencija za civilno vazduhoplovstvo, koja je prosljedila informaciju o povećanju osiguranih suma kod osiguranja vazduhoplova od strane Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva, po osnovu obaveza iz Montrealske konvencije i učestvovala u definisanju odredbi i osiguranih suma, naročito onih vezanih za osiguranje bespilotnih letjelica prema važećim standardima. Predstavnici privrede konsultovani su i u toku definisanja tih odredbi, i bili u prilici da isprate i daju komentar na sve naknadne izmjene propisa do konačne finalizacije predloga prema Vladi.

- Ministarstvo finansija je radnu verziju zakona postavilo na javne konsultacije u periodu 19.04.-31.05.2017. godine. Rezultat javne rasprave je objavljen na sajtu MF nakon javnih konsultacija.

7: Monitoring i evaluacija

- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?
 - Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?
 - Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?
 - Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?
-
- Prepreke u implementaciji se ne očekuju. Usvajanjem ovog predloga, Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju sačinjavaće usaglašen pravni okvir sa Zakonom o osiguranju („Sl. List RCG“, br. 78/06, 19/07, „Sl. List CG“, br. 53/09, 73/10, 40/11, 45/12, 06/13, 55/16) i Zakonom o likvidaciji i stečaju društava za osiguranje („Sl. List CG“ br. 42/15).
 - Mjere za ispunjenje planiranih ciljeva biće:

1. Nadzorni postupci koje sprovodi Agenciji za nadzor osiguranja nad radom društava za osiguranje i Udruženja - Nacionalni biro osiguravača Crne Gore,
 2. Predlozi Agencije za nadzor osiguranja Vladi Crne Gore u dijelu postupnog povećanja osiguranih suma za osiguranje od autoodgovornosti,
 3. Izvještaji nadležnih organa sa podacima o kaznama koje su izrekli za nepoštovanje obaveze posjedovanja dokaza o zaključenom obaveznom osiguranju u saobraćaju (i kroz kažnjavanje neosiguranih vozila u saobraćaju)
 4. Redovni izvještaji o stepenu napretka u primjeni obaveza u Pregovaračkom poglavlju 9 – Finansijske usluge.
- Ispunjenje ciljeva mjeriće se na osnovu sljedećih indikatora:
1. koeficijent ažurnosti društava za osiguranje u rješavanju i isplati šteta u obaveznim osiguranjima u saobraćaju – agregatni godišnji prikaz,
 2. nalazi kontrola rješavanja šteta – broj mjera nadzora izrečenih za kršenje rokova za rješavanje i isplatu šteta i poštovanje drugih obaveza iz ovog zakona,
 3. rezultati postupaka po prigovorima – broj prekoračenja rokova za rješavanje i isplatu šteta i poštovanje drugih obaveza iz ovog zakona,
 4. procjena učešća broja neosiguranih vozila u ukupnom broju vozila,
 5. broj sankcija koje su nadležni organi izrekli u vezi sa nepoštovanjem obaveze posjedovanja dokaza o zaključenom obaveznom osiguranju u saobraćaju, napuštanjem lica mjesta ili nedavanje podataka o osiguranju potrebnih za naknadu pričinjene štete,
 6. ocjene EK u redovnim izvještajima o stepenu napretka Crne Gore u primjeni obaveza iz Pregovaračkog poglavlja 9 – Finansijske usluge.
- Za monitoring primjene propisa biće zadužena Agencija za nadzor osiguranja i drugi nadležni organi: Uprava policije, Agencija za civilno vazduhoplovstvo i Lučke kapetanije odnosno inspekcije nadležne za provjeru obaveze zaključenja polise osiguranja od odgovornosti za upotrebu plovnih objekata.

Datum i mjesto

Podgorica, 01.03.2021.

Starješina

Direktor
Branko Bariaktarović



**IZJAVA O USKLAĐENOSTI NACRTA/PREDLOGA PROPISA CRNE GORE S PRAVNOM TEKOVINOM
EVROPSKE UNIJE**

Identifikacioni broj Izjave		MFS- IU/PZ/21/04
1. Naziv nacrta/predloga propisa		
- na crnogorskom jeziku	Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju	
- na engleskom jeziku	Proposal for the Law on Amendments to the Law on Compulsory Transportation Insurance	
2. Podaci o obrađivaču propisa		
a) Organ državne uprave koji priprema propis		
Organ državne uprave	Ministarstvo finansija i socijalnog staranja	
- Sektor/odsjek	Direktorat za finansijski sistem i unapređenje poslovnog ambijenta	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	dr Bojana Bošković, +382 20 245 589 bojana.boskovic@mif.gov.me	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	mr Aleksandra Popović, +382 20 224 454 aleksandra.popovic@mif.gov.me	
b) Pravno lice s javnim ovlaštenjem za pripremu i sprovođenje propisa		
- Naziv pravnog lica	Agencija za nadzor osiguranja	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	mr Branko Barjaktarovic, +382 20 513 502 branko.barjaktarovic@ano.co.me	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	Nataša Raičević, +382 20 513 502 natasa.raicevic@ano.co.me	
3. Organi državne uprave koji primjenjuju/sprovode propis		
- Organ državne uprave	Agencija za nadzor osiguranja	
4. Usklađenost nacrta/predloga propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske unije i njenih država članica, s jedne strane i Crne Gore, s druge strane (SSP)		
a) Odredbe SSPa s kojima se usklađuje propis		
Glava VIII, Politike saradnje, član 91 Bankarstvo, osiguranje i druge finansijske usluge		
b) Stepenn ispunjenosti obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
<input checked="" type="checkbox"/>	ispunjava u potpunosti	
<input type="checkbox"/>	djelimično ispunjava	
<input type="checkbox"/>	ne ispunjava	
c) Razlozi za djelimično ispunjenje, odnosno neispunjenje obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
/		
5. Veza nacrta/predloga propisa s Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji (PPCG)		
- PPCG za period	2019-2020	
- Poglavlje, potpoglavlje	09: Finansijske usluge, 2 Planovi i potrebe, 1.2. Zakonodavni okvir, B) Osiguranje i penzijsko osiguranje	
- Rok za donošenje propisa	IV kvartal 2019	
- Napomena	Vlada Crne Gore je na sjednici od 16.01.2020. godine usvojila Predlog zakona koji je 29.01.2020. godine dostavljen Skupštini na razmatranje i usvajanje. Međutim, kako je u međuvremenu formiran novi saziv Skupštine bilo je potrebno da Predlog zakona ponovo prođe proceduru davanja misljenja i usvajanja od strane Vlade.	
6. Usklađenost nacrta/predloga propisa s pravnom tekovinom Evropske unije		
a) Usklađenost s primarnim izvorima prava Evropske unije		
Ne postoji odredba primarnih izvora prava EU sa kojim bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.		
b) Usklađenost sa sekundarnim izvorima prava Evropske unije		

32009L0103

Direktiva 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 16.09.2009. godine o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i obavezi osiguranja od te odgovornosti / Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability, OJ L 263, 7.10.2009

Potpuno usklađeno/Fully harmonized

32004R0785

Regulativa (EZ) br. 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21.04.2004. godine o zahtjevima za osiguranje za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova / Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators, OJ L 138, 30.4.2004

Potpuno usklađeno/Fully harmonized

32010R0285

Regulativa EU br. 285/2010 od 6.04.2010. godine o izmjeni Regulative (EZ) br. 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta o zahtjevima u vezi s osiguranjem vazdušnih prevoznika i operatora vazduhoplova / Commission Regulation (EU) No 285/2010 of 6 April 2010 amending Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council on insurance requirements for air carriers and aircraft operators OJ L 87, 7.4.2010

32019R0947

Implementaciona regulativa komisije (EU) 2019/947 od 24. maja 2019. godine o pravilima i procedurama za obavljanje operacija bespilotnim vazduhoplovima / Commission implementing regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft (OJ L 152, 11.06.2019)

Potpuno usklađeno/Fully harmonized

32019R0945

Delegirana regulativa komisije (EU) 2019/945 od 12. marta 2019. godine o sistemima bespilotnih vazduhoplova i operatorima sistema bespilotnih vazduhoplova iz trećih država / Commission delegated regulation (EU) 2019/945 of 12 March 2019 on unmanned aircraft systems and on third-country operators of unmanned aircraft systems (OJ L 152, 11.06.2019)

Potpuno usklađeno/Fully harmonized

c) Usklađenost s ostalim izvorima prava Evropske unije

52016XC0611

Saopštenje Komisije – Prilagođavanje minimalnih iznosa utvrđenih u Direktivi 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obaveze osiguranja od takve odgovornosti u skladu s inflacijom / Communication from the Commission – The adaptation in line with inflation of minimum amounts laid down in Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability, OJ C 210, 11.6.2016

Potpuno usklađeno/Fully harmonized

6.1. Razlozi za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost nacrt/predloga propisa Crne Gore s pravnom tekovinom Evropske unije i rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti

/

7. Ukoliko ne postoje odgovarajući propisi Evropske unije s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost konstatovati tu činjenicu

/

8. Navesti pravne akte Savjeta Evrope i ostale izvore međunarodnog prava korišćene pri izradi nacrt/predloga propisa

Ne postoje izvori međunarodnog prava s kojima je potrebno uskladiti predlog propisa.

/

9. Navesti da li su navedeni izvori prava Evropske unije, Savjeta Evrope i ostali izvori međunarodnog prava prevedeni na crnogorski jezik (prevode dostaviti u prilogu)

Navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni su na hrvatski jezik.

10. Navesti da li je nacrt/predlog propisa iz tačke 1 Izjave o usklađenosti preveden na engleski jezik (prevod dostaviti u prilogu)

Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju preveden je na engleski jezik.

11. Učešće konsultanata u izradi nacrt/predloga propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti

U izradi Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju nije bilo učešća konsultanata.

Potpis / ovlašćeno lice obrađivača propisa

Potpis / glavna pregovaračica

Datum:

Datum:

Prilog obrasca:

1. Prevodi propisa Evropske unije
2. Prevod nacrt/predloga propisa na engleskom jeziku (ukoliko postoji)

TABELA USKLAĐENOSTI

1. Identifikacioni broj (IB) nacrta/predloga propisa	1.1. Identifikacioni broj izjave o usklađenosti i datum utvrđivanja nacrta/predloga propisa na Vladi	
MFS-TU/PZ/21/04	MFS-IU/PZ/21/04	
<p>2. Naziv izvora prava Evropske unije i CELEX oznaka</p> <p>Direktiva 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 16.09.2009. godine o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i obavezi osiguranja od te odgovornosti - 32009L0103</p> <p>Regulativa (EZ) br. 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21.04.2004. godine o zahtjevima za osiguranje za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova - 32004R0785</p> <p>Regulativa EU br. 285/2010 od 06.04.2010. godine o izmjeni Regulative (EZ) br. 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta o zahtjevima u vezi s osiguranjem vazdušnih prevoznika i operatora vazduhoplova - 32010R0285</p> <p>Saopštenje Komisije – Prilagođavanje minimalnih iznosa utvrđenih u Direktivi 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obaveze osiguranja od takve odgovornosti u skladu s inflacijom - 52016XC0611</p> <p>Delegirana regulativa komisije (EU) 2019/945 od 12. marta 2019. Godine o sistemima bespilotnih vazduhoplova i operatorima sistema bespilotnih vazduhoplova iz trećih država - 32019R0945</p> <p>Implementaciona Regulativa komisije (EU) 2019/947 od 24. maja 2019. godine o pravilima i procedurama za obavljanje operacija bespilotnim vazduhoplovima - 32019R0947</p>	<p>3. Naziv nacrta/predloga propisa Crne Gore</p> <p>Na crnogorskom jeziku</p>	<p>Na engleskom jeziku</p> <p>Proposal for the Law on Amendments to the Law on Compulsory Transportation Insurance</p>
<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju</p>		
4. Usklađenost nacrta/predloga propisa s izvorima prava Evropske unije		
<p>a)</p> <p>Odredba i tekst odredbe izvora prava Evropske unije (član, stav, tačka)</p>	<p>b)</p> <p>Odredba i tekst odredbe nacrta/predloga propisa Crne Gore (član, stav, tačka)</p>	<p>c)</p> <p>Usklađenost odredbe nacrta/predloga propisa Crne Gore s odredbom izvora prava Evropske unije</p>
<p>Direktiva 2009/103/EZ</p> <p>Član 1</p> <p>Definicije</p> <p>Za potrebe ove Direktive:</p> <p>1. „vozilo” znači svako motorno vozilo namijenjeno za kopneni saobraćaj, a koje pokreće mehanička snaga, ali koje se ne kreće po šinama, i svako priključno vozilo, bilo da je priključeno ili ne;</p>	<p>Član 3</p> <p>Član 5 mijenja se i glasi:</p> <p>„Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:</p> <p>1) prevozno sredstvo je vozilo, plovilo i vazduhoplov;</p> <p>2) vozilo je svako vozilo koje se pokreće snagom sopstvenog motora, osim vozila koja se kreću po šinama, i svako priključno vozilo, bez obzira da li je prikačeno ili ne;</p>	<p>d)</p> <p>Razlog za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost</p> <p>e)</p> <p>Rok za postizanje potpune usklađenosti</p>

<p>2. „oštećena osoba” znači svaka osoba koja ima pravo na naknadu štete u vezi sa štetom ili povredom prouzrokovanom vozilima;</p> <p>3. „nacionalni biro za osiguranje” znači profesionalna organizacija koja je utemeljena u skladu s Preporukom br. 5 koju je 25. januara 1949. usvojio Pododbor za dramski saobraćaj Odbora za unutrašnji saobraćaj Državne komisije Ujedinjenih naroda za Evropu, a koja okuplja društva za osiguranje koja u jednoj državi imaju odobrenje za obavljanje poslova osiguranja motornih vozila od građanskopravne odgovornosti;</p> <p>4. „područje na kojem se vozilo uobičajeno nalazi” znači:</p> <p>() područje države čije registarsku pločicu a vozilo nosi, bez obzira na to je li ta) registarska tablica trajna ili privremena; ili</p> <p>() kada nije potrebna registracija za b određenu vrstu vozila, ali vozilo nosi) pločicu osiguranja ili neku razlikovnu oznaku sličnu registarskoj tablici, područje države u kojoj je izdata tablica osiguranja ili oznaka; ili</p> <p>(kada za određene tipove vozila nije) potrebna ni registarska tablica ni pločica osiguranja, niti razlikovna oznaka, područje države u kojoj imaoca vozila ima stalno boravište; ili</p> <p>(kada vozilo nema registarsku pločicu ili d ima registarsku pločicu koja ne odgovara) ili više ne odgovara tom vozilu, a učestvovalo je u nezgodi, područje države u kojoj se dogodila nezgoda, za potrebe likvidacije štete u skladu s prvom alinejom člana 2. tačke (a) ili u skladu s članom 10.;</p> <p>5. „zelena karta” znači međunarodna potvrda o osiguranju izdata u ime nacionalnog biroa u skladu s Preporukom</p>	<p>3) teritorija na kojoj se vozilo uobičajeno nalazi je teritorija države članice Evropske Unije;</p> <p>- u kojoj je izdat znak raspoznavanja ekvivalentan registarskoj tablici, kada za određenu vrstu vozila nije propisana registracija;</p> <p>- u kojoj vlasnik, odnosno korisnik vozila ima prebivalište, kada za određenu vrstu vozila nijesu potrebne registarske tablice ili znak raspoznavanja;</p> <p>- u kojoj je nastala saobraćajna nezgoda, radi rješavanja odštetnog zahtjeva od strane biroa zelene karte ili garantnog fonda, kada vozilo nema registarske tablice ili registarske tablice ne odgovaraju, odnosno više ne odgovaraju vozilu koje je učestvovalo u nesreći;</p> <p>4) ugovarač osiguranja je lice koje je sa društvom za osiguranje zaključilo ugovor o osiguranju;</p> <p>5) korisnik prevoznog sredstva je fizičko ili pravno lice koje voljom vlasnika raspolaže prevoznim sredstvom;</p> <p>6) oštećeno lice je lice koje ima pravo na naknadu štete u skladu sa ovim zakonom;</p> <p>7) osiguranik je vlasnik prevoznog sredstva za koje je zaključen ugovor o obaveznom osiguranju, kao i drugi ovlašćeni korisnik prevoznog sredstva;</p> <p>8) treće lice je svako lice, osim lica odgovornog za pričinjenu štetu i lica koje po ovom zakonu nema pravo na naknadu štete;</p> <p>9) društvo za osiguranje je društvo koje, u skladu sa zakonom kojim se uređuju uslovi i način obavljanja djelatnosti osiguranja, ima pravo obavljanja poslova obaveznog osiguranja u saobraćaju na teritoriji Crne Gore;</p> <p>10) odgovorno društvo za osiguranje je društvo za osiguranje sa kojim je vlasnik prevoznog sredstva, koje je prouzrokovalo štetu, zaključio ugovor o obaveznom osiguranju;</p> <p>11) zelena karta je međunarodna potvrda o postojanju obaveznog osiguranja od autoodgovornosti na području država članica Sistema zelene karte, koju izdaje nacionalno udruženje osiguravača;</p> <p>12) multilateralni sporazum je sporazum između nacionalnih udruženja osiguravača država članica Evropskog ekonomskog prostora i pridruženih država prema kojem svaki nacionalni biro garantuje za štete nastale na njegovoj teritoriji upotrebom vozila koje se uobičajeno nalazi na teritoriji druge države potpisnice tog sporazuma;</p> <p>13) maksimalna masa vazduhoplova (MTOM) je najveća dozvoljena masa vazduhoplova pri polijetanju, koja odgovara odobrenoj masi utvrđenoj u dokumentu o plovidbenosti vazduhoplova;</p> <p>14) specijalno pravo vučenja (SDR) je obračunska jedinica koju određuje Međunarodni monetarni fond; i</p>	<p>saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p> <p>Definicija „poslovnog sjedišta” je propisana članom 4a Zakona o privrednim društvima („Sl. list RCG“ br. 06/02, „Sl. list CG“ br. 17/07, 80/08, 40/10, 36/11, 40/11)</p>
---	--	---

<p>br. 5 koju je 25. januara 1949. donio Pododbor za drumski promet Odbora za unutrašnji promet Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Evropu;</p> <p>6. „društvo za osiguranje“ znači društvo koje je dobilo službeno odobrenje za rad u skladu s članom 6. ili članom 23. stavom 2. Direktive 73/239/EEZ;</p> <p>7. „poslovno sjedište“ znači sjedište društva, zastupništvo ili podružnica društva za osiguranje kako je utvrđeno u članu 2. tački (c) Druge direktive Savjeta 88/357/EEZ od 22. juna 1988. o usklađivanju zakona i drugih propisa u odnosu na direktno osiguranje osim životnog osiguranja i utvrđivanju odredbi za olakšavanje djelatnog ostvarivanja slobode pružanja usluga</p>	<p>15) let je vrijeme prevoza putnika vazduhoplovom, uključujući ukrcajanje i iskrcajanje putnika i ručnog prtljaga ili, u odnosu na teret i predati prtljag, vrijeme prevoza prtljaga i tereta od trenutka predaje prtljaga ili tereta vazdušnom prevozniku do trenutka njihove isporuke ovlaštenom primaocu ili, u odnosu na treća lica, upotreba vazduhoplova od trenutka davanja snage motorima u svrhu vožnje po tlu ili stvarnog uzlijetanja do trenutka kada je on na tlu, a motori su potpuno zaustavljeni, ili kretanje vazduhoplova pomoću vozila za tegljenje ili potiskivanje ili pomoću sila koje su tipične za pogon ili uzgon vazduhoplova, naročito vazdušnih struja.</p>	
<p>Član 2 Područje primjene Odrebe članova 4., 6., 7. i 8. primjenjuju se na vozila koja se uobičajeno nalaze na području jedne od država članica: (nakon što je zaključen sporazum između nacionalnih ureda za osiguranje prema kojem svaki nacionalni ured u skladu s odredbama nacionalnog prava o obaveznom osiguranju jamči likvidaciju šteta u vezi s nesrećama koje se dogode na njenom području i koje prouzrokuju vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice, bez obzira na to jesu li takva vozila osigurana ili ne;</p> <p>(bod datuma koji odredi Komisija, nakon što se u uskoj saradnji s državama članicama uvjerila da je takav sporazum zaključen; (c) na razdoblje trajanja tog sporazuma.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p> <p>Materija je propisana članom 73 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>
<p>Član 3 Obavezno osiguranje vozila Podložno članu 5., svaka država članica preduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da je građanskopravna</p>	<p>Član 1 U Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Službeni list CG“ broj 44/12), u članu 2 stav 1 tačka 2 riječi: “motornih vozila” zamjenjuju se riječju “vozila”. U tački 3 poslije riječi „licima“ dodaju se riječi: „i putnicima“.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>

<p>odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njenom području pokrivena osiguranjem.</p> <p>Na osnovu mjera iz prvog stava određuje se opseg pokrivenih odgovornosti i uslovi pokrivača.</p> <p>Svaka država članica preduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da ugovor o osiguranju takođe pokriva: (au skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u drugim državama članicama, svaku štetu ili povredu prouzrokovanu na području tih država;</p> <p>(b) svaku štetu ili povredu koju pretrpe državljanima država članica na putu koji direktno povezuje dva područja na kojima je na snazi Ugovor ako ne postoji nacionalni biro za osiguranje odgovoran za područje koje se prelazi; u tom se slučaju šteta ili povreda pokriva u skladu s nacionalnim pravom o obaveznom osiguranju koje je na snazi u državi članici na čijem se području vozilo uobičajeno nalazi.</p> <p>Osiguranje iz prvog stava obavezno pokriva i oštećenje stvari i tjelesne povrede.</p>	<p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Vrste obaveznog osiguranja u saobraćaju Član 2</p> <p>Vrste obaveznog osiguranja u saobraćaju (u daljem tekstu: obavezno osiguranje), u smislu ovog zakona, su:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) osiguranje putnika u javnom saobraćaju od posljedica nesrećnog slučaja; 2) osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vozila od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima; 3) osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima i putnicima; 4) osiguranje vlasnika, odnosno korisnika plovinih objekata od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima. <p>Član 18</p> <p>U članu 25 st. 1 do 4 riječi: "motornih vozila" u različitim padežima zamjenjuju se riječju "vozila" u odgovarajućem padežu. Poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi:</p> <p>"Trećim licem, u smislu stava 1 ovog člana, smatra se i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga."</p> <p>Dosadašnji st. 2 do 5 postaju st. 3 do 6.</p> <p>Predmet i obaveza osiguranja</p> <p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Član 25</p> <p>Predmet obaveznog osiguranja od odgovornosti za štetu koja se upotrebom motornog vozila pričinji trećim licima je građansko-pravna odgovornost fizičkih i pravnih lica za štete na licima ili imovini prouzrokovane trećim licima upotrebom vozila.</p> <p>"Trećim licem, u smislu stava 1 ovog člana, smatra se i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga."</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik vozila dužan je da zaključiti ugovor o osiguranju od autoodgovornosti koja pokriva štetu trećim licima nastalu uslijed smrti, povrede tijela, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari, osim za štetu na stvarima koje je primio na prevoz (u daljem tekstu: osiguranje od autoodgovornosti).</p> <p>Osiguranje od autoodgovornosti pokriva vlasniku vozila i štetu na stvarima koje je primio na prevoz, ako te stvari služe za ličnu upotrebu lica koja su se nalazila u vozilu.</p>	
--	--	--

	<p>Štetom iz stava 1 ovog člana smatra se i šteta koja je prčinjena trećem licu usljed pada stvari sa vozila u pokretu</p> <p>Osiguranjem od autoodgovornosti osiguranik se ne smije obavezati na učešće u naknadi štete.</p>			
<p>Član 4 Provjera osiguranja</p> <p>Države članice sudržavaju se od provjere osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice i u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje i koja na njihovo područje dolaze s područja neke druge države članice. One međutim mogu sprovesti nesistematske provjere osiguranja pod uslovom da te provjere nisu diskriminirajuće i da se vrše u sklopu nadzora koji nije usmjeren isključivo na provjeru osiguranja.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Materija je regulisana članom 37 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>	
<p>Član 5 Odstupanje od obaveze u pogledu obaveznog osiguranja vozila</p> <p>1. Država članica može odstupati od člana 3. u pogledu određenih fizičkih ili pravnih lica, javnih ili privatnih; popis tih osoba sastavlja dotična država i dostavlja ga drugim državama članicama i Komisiji.</p> <p>Država članica koja tako odstupa preduzima odgovarajuće mjere kako bi osigurala isplatu naknade štete za svaku štetu ili povredu koju na njenom području ili na području drugih država članica prouzrokuju vozila koja pripadaju takvim osobama.</p> <p>Ona posebno određuje instituciju ili tijelo u zemlji u kojoj se dogodi šteta ili povreda odgovorno za isplatu naknade štete oštećenim osobama u skladu sa zakonima te države u slučajevima u kojima se ne primjenjuje član 2. tačka (a).</p> <p>Ona dostavlja Komisiji popis osoba izuzetih iz obaveznog osiguranja i institucija i tijela koja su odgovorna za naknadu štete.</p>	<p>Član 2</p> <p>U članu 4 posle stava 1 dodaje se novi stav koji glasi: „Za naknadu štete koja je nastala upotrebom prevoznog sredstva iz stava 1 ovog člana garantuje država Crna Gora.“</p> <p>Dosadašnji stav 2 postaje stav 3.</p> <p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Izuzeće od primjene Član 4</p> <p>Ovaj zakon ne primjenjuje se na prevozna sredstva Vojske Crne Gore.</p> <p>Za naknadu štete koja je nastala upotrebom prevoznog sredstva iz stava 1 ovog člana garantuje država Crna Gora.“</p> <p>Regulatorni organ nadležan za nadzor osiguranja (u daljem tekstu: regulatorni organ) dužan je da države članice Evropske Unije i Evropsku komisiju obavijesti o izuzeću iz stava 1 ovog člana i licima koja su dužna da naknade štetu koju pričine ta vozila.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Opciona odredba iz stava 2 koja se odnosi na obavezu osiguranja i nadoknadu štete za vozila sa posebnim tablicama nije iskorišćena</p>	

<p>Komisija objavljuje taj popis.</p> <p>2. Država članica može odstupiti od člana 3. u pogledu određenih vrsta vozila ili određenih vozila koja imaju posebne tablice dotična država i dostavlja ga drugim državam članicama i Komisiji.</p> <p>Svaka država članica koja tako odstupa osigurava da se vozila iz prvog podstava smatraju vozilima za koje nije ispunjena obaveza osiguranja iz člana 3.</p> <p>Garantni fond države članice u kojoj se nezgoda dogodila ima pravo zatim podnijeti odštetni zahtjev garantnom fondu u državi članici u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi.</p> <p>Od 11. juna 2010. države članice izvješćuju Komisiju o sprovođenju i praktičnoj primjeni ovog stava.</p> <p>Nakon pregleda tih izvještaja Komisija prema potrebi podnosi prijedloge za zamjenu ili stavljanje van snage tog odstupanja.</p>			
<p>Član 6</p> <p>Nacionalni biro za osiguranje</p> <p>Svaka država članica osigurava da u slučaju kada je nezgoda na njenom području prouzrokovalo vozilo koje se uobičajeno nalazi na području druge države članice nacionalni biro za osiguranje, ne dovodeći u pitanje obavezu iz člana 2. tačke (a), dobije informacije:</p> <p>(a) području na kojem se vozilo uobičajeno nalazi i eventualno o njegovoj registarskoj oznaci;</p> <p>(b) ako je to moguće, o pojedinostima o osiguranju vozila koje su obično navedene na zelenoj karti, a koje su u posjedu imao vozila, ako te pojedinosti zahtijeva država članica na čijem se području vozilo uobičajeno nalazi.</p> <p>Svaka država članica takođe osigurava da ured dostavlja informacije iz tačaka (a) i (b) nacionalnom birou za osiguranje države na čijem se području vozilo uobičajeno nalazi.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Materija je regulisana članom 62 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>

<p>Član 7 Nacionalne mjere koje se odnose na vozila koja se uobičajeno nalaze na području trećih zemalja Svaka država članica preduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da se vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje i koja dolaze na područje na kojem je na snazi Ugovor ne upotrebljavaju na njenom području ako ne postoji pokrivenost za eventualne štete ili povrede prouzrokovane tim vozilom na cijelom području na kojem je na snazi Ugovor, u skladu sa zahtjevima zakona pojedinih država članica o obaveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti za upotrebu vozila.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Materija je regulisana čl. 35 i 36 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>
<p>Član 8 Dokumentacija koja se odnosi na vozila koja se uobičajeno nalaze na području trećih zemalja 1. Svako vozilo koje se uobičajeno nalazi na području treće zemlje mora prije dolaska na područje na kojem je na snazi Ugovor imati važeću zelenu kartu ili potvrdu o graničnom osiguranju kojom se utvrđuje da je vozilo osigurano u skladu s članom 7. 2. Međutim, vozila koja se uobičajeno nalaze u trećoj zemlji smatraju se vozilima koja se uobičajeno nalaze u Zajednici ako nacionalni biroji svih država članica pojedinačno, svaki u skladu s odredbama sopstvenog nacionalnog prava o obaveznom osiguranju, garantuju likvidaciju šteta u vezi s nesrećama koje se dogode na njihovom području i koje prouzrokuju takva vozila. 3. Nakon što u uskoj saradnji s državama članicama ustanovi da su preuzete obaveze iz drugog podstava stava 1., Komisija određuje datum od kojeg i vrste vozila za koje države članice više ne zahtijevaju predočenje isprava iz prvog podstava stava 1.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Materija je regulisana članom 35 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>

<p>Član 9 Minimalni iznosi</p> <p>1. Ne dovodeći u pitanje bilo kakva viša jamstva koja države članice mogu propisati, svaka država članica zahtijeva da osiguranje iz člana 3. bude obavezno najmanje u pogledu sljedećih iznosa:</p> <p>(akod tjelesne povrede minimalan iznos) pokriva od 1 000 000 eura po žrtvi ili 5 000 000 eura po odštetnom zahtjevu, bez obzira na broj žrtava;</p> <p>(bkod oštećenja stvari 1 000 000 eura po) odštetnom zahtjevu, bez obzira na broj žrtava.</p> <p>Ako je potrebno, države članice mogu utvrditi prelazno razdoblje koje traje najduže do 11. juna 2012., u kojem trebaju prilagoditi svoje minimalne iznose pokriva iznosima predviđenim u prvom podstavu.</p> <p>Države članice koje određuju prelazno razdoblje o tome obavještavaju Komisiju i navode trajanje prelaznog razdoblja.</p> <p>Međutim, najkasnije do 11. decembra 2009. države članice povećavaju jamstva najmanje do jedne polovine nivoa predviđenih prvim podstavom.</p> <p>2. Svaki pet godina od 11. juna 2005. ili završetka eventualnog prelaznog razdoblja iz drugog podstava stava 1. iznosi iz toga stava se preispituju u skladu s Evropskim indeksom potrošačkih cijena (EICP), utvrđenim na osnovu Regulative (EZ) br. 2494/95.</p> <p>Iznosi se prilagođavaju automatski. Povećavaju se za postotnu promjenu koju navede EICP za dotično razdoblje, odnosno, za pet godina koje neposredno prethode preispitivanju iz prvog podstava, a zaokružuju se naviše do višekratnika 10 000 eura.</p> <p>Komisija saopštava prilagođene iznose Evropskom parlamentu i Savjetu i osigurava</p>	<p>Član 24</p> <p>U članu 33 stav 2 mijenja se i glasi:</p> <p>„Najniža osigurana suma je:</p> <p>1) u slučaju štete zbog smrti, tjelesne povrede i oštećenja zdravlja do iznosa od 6.070.000 eura po štetnom događaju, bez obzira na broj oštećenih lica; i</p> <p>2) u slučaju uništenja ili oštećenja stvari do iznosa od 1.220.000 eura po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenih lica.“</p> <p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012</p> <p>Osigurana suma Član 33</p> <p>Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 25 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma.</p> <p>Najniža osigurana suma je:</p> <p>1) u slučaju štete zbog smrti, tjelesne povrede i oštećenja zdravlja do iznosa od 6.070.000 eura po štetnom događaju, bez obzira na broj oštećenih lica; i</p> <p>2) u slučaju uništenja ili oštećenja stvari do iznosa od 1.220.000 eura po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenih lica.“</p> <p>Odluku o povećanju osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.</p> <p>Ako ima više oštećenih lica, a ukupna naknada štete je veća od iznosa iz stava 2 ovog člana, prava oštećenih lica prema društvu za osiguranje smanjuju se srazmjerno do sume osiguranja iz stava 2 ovog člana.</p> <p>Društvo za osiguranje koje je jednom oštećenom licu isplatilo veći iznos od iznosa koji mu pripada, jer nije znalo, niti je moglo znati da postoje i druga oštećena lica, ostalim oštećenim licima srazmjerno snižava naknadu u skladu sa stavom 4 ovog člana i ostaje prema tim oštećenim licima u obavezi samo do visine preostalog iznosa osigurane sume iz stava 2 ovog člana.</p>	<p>Budući da se na nivou EU prilagođava visina minimalnih iznosa u skladu s inflacijom Evropska komisija je 2016 donijela Saopštenje kojim je povećala iznose propisane Direktivom. Predlog zakona propisuje iznose na način na koji su propisani Saopštenjem.</p> <p>Potpuno usklađeno</p>
--	--	---

<p>njihovo objavljivanje u <i>Službenom listu Evropske unije</i>.</p>	<p>Član 10 Tijelo odgovorno za naknadu štete 1. Svaka država članica osniva ili ovlašćuje tijelo sa zadatkom osiguranja naknade štete, barem do granica obaveze osiguranja za oštećenje stvari ili tjelesne povrede prouzrokovane nepoznatim vozilom ili vozilom za koje obaveza osiguranja utvrđena stavom 3. nije ispunjena. Prvi podstav ne dovodi u pitanje pravo država članica da naknadu štete od strane tog tijela smatraju supsidijarnom ili ravnopravnom, kao ni pravo da predvide likvidaciju štete između tog tijela i osobe ili osoba odgovornih za nezgodu i drugih osiguravača ili ustanova za socijalno osiguranje koji su dužni nadoknaditi štetu žrtvi u pogledu iste nezgode. Međutim, države članice ne smiju dopustiti tijelu da isplatu naknade štete učini zavisnom od toga da žrtva na bilo koji način mora dokazati da odgovorna osoba nije u mogućnosti ili odbija isplatiti naknadu štete. 2. Žrtva se može u svakom slučaju obratiti direktno tijelu koje je, na osnovu podataka koje žrtva dostavi na njegov zahtjev, obavezno dostaviti žrtvi utemeljeni odgovor u vezi s isplatom bilo kakve naknade štete. Međutim, države članice mogu isključiti isplatu naknade štete od strane tog tijela za osobe koje su dobrovoljno ušle u vozilo koje je prouzrokovalo štetu ili povredu ako tijelo može dokazati da su znale da je vozilo neosigurano. 3. Države članice mogu ograničiti ili isključiti isplatu naknade štete od strane tog tijela kod oštećenja stvari od strane nepoznatog vozila. Međutim, kad je tijelo isplatilo naknadu štete za znatne tjelesne povrede bilo kojoj žrtvi iste nesreće u kojoj je nepoznatim</p>
<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Materija je dodatno regulisana i čl. 14 i 57 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>
<p>U članu 12 stav 3 uvodna rečenica mijenja se i glasi: „Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva, oštećenom licu dostavi:“ Stav 6 briše se.</p> <p>Član 8 Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Zahtjev za naknadu štete Član 12</p> <p>Naknadu štete po osnovu ugovora o obaveznom osiguranju oštećeno lice ostvaruje podnošenjem odštetnog zahtjeva društvu za osiguranje koje je, na osnovu ugovora o osiguranju, dužno da naknadi štetu, odnosno udruženju društava za osiguranje (u daljem tekstu: Udruženje), u slučajevima utvrđenim ovim zakonom. Zahtjev za naknadu štete prouzrokovane neosiguranim ili nepoznatim prevoznim sredstvom, odnosno prevoznim sredstvom koje je osigurano kod društva kome je oduzeta dozvola ili nad kojim je pokrenut postupak likvidacije, odnosno stečaja, podnosi se Udruženju.</p> <p>Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva, oštećenom licu dostavi: - obrazloženu ponudu za naknadu štete, ako su odgovornost za naknadu štete i visina štete nesporni ili - obrazloženi odgovor, ako su odgovornost za naknadu štete ili visina štete sporni.</p> <p>Član 12 U članu 18 stav 6 mijenja se i glasi: „Fondovi iz stava 1 ovog člana, društva za osiguranje, kao i druga fizička i pravna lica koja neposredno oštećenom licu naknade štetu ili dio štete nanese upotrebom neosiguranog ili nepoznatog prevoznog sredstva, imaju pravo na regresiranje iznosa iz Garantnog fonda samo ako je naknada štete izvršena po osnovu ugovora o obaveznom osiguranju.“</p> <p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Isticanje regresnih zahtjeva fondova Član 18</p>	

<p>vozilom prouzrokovano i oštećenje stvari, države članice ne smiju isključiti isplatu naknade štete za oštećenje stvari na osnovu činjenice da je vozilo nepoznato. Nezavisno od toga, države članice mogu predvidjeti samodoprinos od najviše 500 EUR koji snosi žrtva takvog oštećenja stvari.</p> <p>Uslovi pod kojima se tjelesne povrede trebaju smatrati znatnima određuju se u skladu sa zakonodavstvom ili drugim propisima države članice u kojoj se nezgoda dogodila. S tim u vezi, države članice mogu uzeti u obzir, između ostalog, pitanje je li povreda zahtijevala bolničku njegu.</p> <p>4. Svaka država članica primjenjuje svoje zakone i druge propise na isplatu naknade štete od strane tog tijela, ne dovodeći u pitanje bilo koju drugu praksu koja je povoljnija za žrtvu.</p>	<p>Društvo za osiguranje dužno je da fondovima koji obavljaju poslove zdravstvenog, penzijskog i invalidskog osiguranja naknadi stvarnu štetu u okviru odgovornosti svog osiguranika, u granicama obaveza preuzetih ugovorom o osiguranju.</p> <p>Stvarnom štetom iz stava 1 ovog člana smatraju se troškovi liječenja i drugi nužni troškovi učinjeni u skladu sa propisima o zdravstvenom osiguranju, kao i srazmjerni iznos penzije oštećenog lica, odnosno članova njegove porodice.</p> <p>Srazmjerni iznos penzije određuje se prema propisima o penzijskom osiguranju u visini razlike između invalidske penzije utvrđene rješenjem Fonda za penzijsko i invalidsko osiguranje Crne Gore i invalidske penzije koja bi bila utvrđena u slučaju povrede na radu.</p> <p>Odredbe st. 1, 2 i 3 ovog člana primjenjuju se i na regresne zahtjeve društava za osiguranje za naknadu stvarne štete isplaćene na osnovu dobrovoljnog zdravstvenog, penzijskog, rentnog ili sličnog osiguranja.</p> <p>Obaveze prema fondovima iz stava 1 ovog člana izmiruju se nakon izmirenja obaveza po svim zahtjevima oštećenih lica iz istog štetnog događaja podnijetih društvu za osiguranje.</p> <p>Fondovi iz stava 1 ovog člana, društva za osiguranje, kao i druga fizička i pravna lica koja neposredno oštećenom licu naknade štetu ili dio štete nanese upotrebom neosiguranog ili nepoznatog prevoznog sredstva, imaju pravo na regresiranje iznosa iz Garantnog fonda samo ako je naknada štete izvršena po osnovu ugovora o obaveznom osiguranju.</p>		
<p>Član 11 Sporovi</p> <p>Kod spora između tijela iz člana 10. stava 1. i osiguravača od građanskopravne odgovornosti o tome tko je od njih dužan isplatiti naknadu štete žrtvi, države članice preduzimaju odgovarajuće mjere kako bi jedna od tih strana bila određena kao odgovorna za privremenu isplatu naknade štete žrtvi bez odlaganja.</p> <p>Ako se u konačnici utvrdi da je druga strana trebala isplatiti svu ili dio naknade štete, ta druga strana nadoknađuje odgovarajući iznos onoj strani koja je izvršila isplatu.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Materija je regulisana čl. 57 i 58 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>
<p>Član 12 Posebne kategorije žrtava</p>	<p>Član 18</p> <p>U članu 25 st. 1 do 4 riječi: “motornih vozila” u različitom padežu zamjenjuju se riječju “vozila” u odgovarajućem padežu.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	

<p>1. Ne dovodeći u pitanje drugi podstav člana 13. stava 1., osiguranje iz člana 3. pokriva odgovornost za tjelesne povrede svih putnika osim vozača, nastale upotrebom vozila.</p> <p>2. Članovi porodice ugovarača osiguranja, vozača ili bilo koje druge osobe koja kod nezgode podliježe građanskopravnoj odgovornosti i čija je odgovornost pokrivena osiguranjem iz člana 3. ne smiju biti isključeni iz osiguranja u pogledu svojih tjelesnih povreda na osnovu tog odnosa.</p> <p>3. Osiguranje iz člana 3. obuhvata tjelesne povrede i oštećenje stvari pješaka, biciklista i drugih nemotoriziranih korisnika puta koji, kao posljedica saobraćajne nezgode u kojoj je učestvovalo motorno vozilo, u skladu s nacionalnim građanskim pravom imaju pravo na naknadu štete.</p> <p>Ovaj član ne dovodi u pitanje građanskopravnu odgovornost, kao ni visinu naknade štete.</p>	<p>Poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi: “Trećim licem, u smislu stava 1 ovog člana, smatra se i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga.”</p> <p>Dosadašnji st. 2 do 5 postaju st. 3 do 6.</p> <p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Član 25</p> <p>Predmet obaveznog osiguranja od odgovornosti za štetu koja se upotrebom vozila pričinu trećim licima je građansko-pravna odgovornost fizičkih i pravnih lica za štete na licima ili imovini prouzrokovane trećim licima upotrebom vozila.</p> <p>Trećim licem, u smislu stava 1 ovog člana, smatra se i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga.</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik vozila dužan je da zaključu ugovor o osiguranju od autoodgovornosti koja pokriva štetu trećim licima nastalu uslijed smrti, povrede tijela, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari, osim za štetu na stvarima koje je primio na prevoz (u daljem tekstu: osiguranje od autoodgovornosti).</p> <p>Osiguranje od autoodgovornosti pokriva vlasniku vozila i štetu na stvarima koje je primio na prevoz, ako te stvari služe za ličnu upotrebu lica koja su se nalazila u vozilu.</p> <p>Štetom iz stava 1 ovog člana smatra se i šteta koja je pričinjena trećem licu uslijed pada stvari sa vozila u pokretu</p> <p>Osiguranjem od autoodgovornosti osiguranik se ne smije obavezati na učešće u naknadi štete.</p> <p>Član 22</p> <p>U članu 30 stav 1 tačka 1 mijenja se i glasi: „1) vlasnik, suvlasnik i drugi korisnik vozila čijom je upotrebom pričinjena šteta, za slučaj štete na stvarima, bez obzira da li je upravljao vozilom u momentu nastanka štete;“.</p> <p>U tač.2, 3 i 5 riječi: “motornog vozila” zamjenjuju se riječju “vozila”.</p> <p>Poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi: „Pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti ima i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga.“</p> <p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Lica koja nemaju pravo na naknadu štete</p>	
---	---	--

	<p>Član 30</p> <p>Pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti nema:</p> <p>1) vlasnik, suvlasnik i drugi korisnik vozila čijom je upotrebom pričinjena šteta, za slučaj štete na stvarima, bez obzira da li je upravljao vozilom u momentu nastanka štete;</p> <p>2) vozač vozila koji je izazvao saobraćajnu nezgodu i njegovi pravni sljedbenici zbog tjelesnih povreda, oštećenja zdravlja ili smrti vozača;</p> <p>3) lice koje je izvršilo, odnosno učestvovalo u protivpravnom oduzimanju vozila čijom je upotrebom prouzrokovana šteta, bez obzira da li je upravljalo vozilom u momentu nastanka štete;</p> <p>4) lice koje je dobrovoljno ušlo u vozilo znajući da je protivpravno oduzeto, ako odgovorno društvo dokaže da mu je ta okolnost bila poznata;</p> <p>5) lice koje je štetu pretrpjelo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - upotrebom vozila za vrijeme, od nadležnog organa, odobrenih auto-moto i karting takmičenja i djelova tih takmičenja na zatvorenim stazama, na kojima je cilj postizanje maksimalne brzine, kao i na probama (treningu) za ta takmičenja; - usljed zemljotresa; - usljed dejstva nuklearne energije tokom prevoza nuklearnog materijala; - usljed vojnih operacija, vojnih manevara, pobuna ili terorističkih akcija, ako postoji uzročna veza između tih dejstava i nastale štete. <p>2) Pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti ima i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga.“</p>	
	<p>Član 22</p> <p>U članu 30 stav 1 tačka 1 mijenja se i glasi:</p> <p>„1) vlasnik, suvlasnik i drugi korisnik vozila čijom je upotrebom pričinjena šteta, za slučaj štete na stvarima, bez obzira da li je upravljao vozilom u momentu nastanka štete;“.</p> <p>U tač.2, 3 i 5 riječi: “motornog vozila” zamjenjuju se riječju “vozila”.</p> <p>Poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi:</p> <p>„Pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti ima i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga.“</p> <p style="text-align: center;">Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012</p> <p style="text-align: center;">Lica koja nemaju pravo na naknadu štete</p>	<p>Član 13</p> <p>Klauzule o isključenju</p> <p>1. Svaka država članica preduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da se sve zakonske odredbe ili ugovorne klauzule sadržane u polisi osiguranja izdatoj u skladu s članom 3. smatraju nevažećima u pogledu odštetnih zahtjeva trećih osoba koje su žrtve saobraćajne nezgode ako te zakonske odredbe ili ugovorne klauzule isključuju iz osiguranja upotrebu ili vožnju vozila: (od strane osoba koje za to nemaju izričito a ili implicitno odobrenje;</p>
	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Materija je dodatno regulisana čl.31 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>

<p>(bod strane osoba koje nemaju vozačku) dozvolu koja im dopušta da voze dotično vozilo;</p> <p>(cod strane osoba koje krše zakonske) tehničke zahtjeve u pogledu stanja i sigurnosti dotičnog vozila.</p> <p>Međutim, odredba ili klauzula iz tačke (a) prvog podstava može se upotrijebiti protiv osoba koje su dobrovoljno ušle u vozilo koje je prouzrokovalo štetu ili povredu ako osiguravač može dokazati da su znale da je vozilo ukradeno.</p> <p>Države članice imaju mogućnost – kod saobraćajnih nezgoda koje se dogode na njihovu području – ne primijeniti odredbu u prvom podstavu ako i u mjeri u kojoj žrtva može dobiti naknadu štete od tijela za socijalno osiguranje.</p> <p>2. Kod ukradenih ili na silu pribavljenih vozila, države članice mogu predviđjeti da tijelo navedeno u članu 10. stavu 1. treba isplatiti naknadu štete umjesto osiguravača prema uslovima navedenima u stavu 1. ovog člana. Ako se vozilo uobičajeno nalazi u drugoj državi članici, to tijelo ne može tražiti naknadu ni od jednog tijela u toj državi članici.</p> <p>Države članice koje u slučaju ukradenih ili na silu pribavljenih vozila predviđaju da tijelo iz člana 10. stava 1. treba isplatiti naknadu štete mogu za oštećenje stvari odrediti samodoprinos do najviše 250 EUR koji snosi žrtva.</p> <p>3. Države članice preduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se svaka zakonska odredba ili ugovorna klauzula sadržana u polisi osiguranja koja isključuje putnika iz takvog pokrća na osnovu činjenice da je znao ili da je trebao znati da je u trenutku nesreće vozač vozila bio pod uticajem alkohola ili nekih drugih opojnih sredstava smatra nevažjećom u vezi s odštetnim zahtjevom takvog putnika.</p>	<p>Član 30</p> <p>Pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti nema:</p> <p>1) vlasnik, suvlasnik i drugi korisnik vozila čijom je upotrebom pričinjena šteta, za slučaj štete na stvarima, bez obzira da li je upravljao vozilom u momentu nastanka štete;</p> <p>2) vozač vozila koji je izazvao saobraćajnu nezgodu i njegovi pravni sljedbenici zbog tjelesnih povreda, oštećenja zdravlja ili smrti vozača;</p> <p>3) lice koje je izvršilo, odnosno učestvovalo u protivpravnom oduzimanju vozila čijom je upotrebom prouzrokovana šteta, bez obzira da li je upravljalo vozilom u momentu nastanka štete;</p> <p>4) lice koje je dobrovoljno ušlo u vozilo znajući da je protivpravno oduzeto, ako odgovorno društvo dokaže da mu je ta okolnost bila poznata;</p> <p>5) lice koje je štetu pretrpjelo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - upotrebom vozila za vrijeme, od nadležnog organa, odobrenih auto-moto i karting takmičenja i djelova tih takmičenja na zatvorenim stazama, na kojima je cilj postizanje maksimalne brzine, kao i na probama (treningu) za ta takmičenja; - usljed zemljotresa; - usljed dejstva nuklearne energije tokom prevoza nuklearnog materijala; - usljed vojnih operacija, vojnih manevara, pobuna ili terorističkih akcija, ako postoji uzročna veza između tih dejstava i nastale štete. <p>2) Pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti ima i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga.“</p> <p>Član 23</p> <p>U članu 31 stav 1 mijenja se i glasi:</p> <p>„Obavezno osiguranje od autoodgovornosti pokriva i odgovornost za štetu pričinjenu trećim licima zbog upotrebe vozila od strane lica koje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) je upravljalo vozilom bez odgovarajuće vozačke dozvole; 2) nije koristilo vozilo u svrhe za koje je namijenjeno; 3) se obučavalo za upravljanje vozilom u saobraćaju bez nadzora ovlašćenog vozača - instruktora; 4) je koristilo vozilo bez znanja, odnosno odobrenja vlasnika, odnosno ovlašćenog korisnika vozila; 5) je upravljalo vozilom pod uticajem alkohola iznad odobrene granice, opojnih droga, psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih materija, izbjeglo ili odbilo alkotestiranje i testiranje; 6) je namjerno prouzrokovalo štetu; 	
---	---	--

	<p>7) je prouzrokovalo štetu tehnički neispravnim vozilom, a ta mu je okolnost bila poznata;</p> <p>8) je na protivpravan način došlo u posjed vozila;</p> <p>9) je poslije saobraćajne nezgode napustilo mjesto događaja, bez davanja ličnih podataka i podataka o osiguranju.“</p> <p>Poslije stava 2 dodaje se novi stav koji glasi:</p> <p>„Iznos naknade iz stava 2 ovog člana, od fizičkog lica odgovornog za pričinjenu štetu, ne može biti veći od iznosa 24 prosječne neto zarade u Crnoj Gori prema posljednjem zvaničnom podatku organa nadležnog za poslove statistike.“</p>	
	<p style="text-align: center;">Član 20</p> <p>Poslije člana 27 dodaje se novi član koji glasi:</p> <p style="text-align: center;">Član 27a</p> <p>Teritorijalno važenje ugovora o osiguranju od autoodgovornosti Osiguranje od autoodgovornosti pokriva štete nastale na teritoriji država članica Evropske unije i teritoriji država članica Sistema zelene karte ili država čiji je nacionalni biro osiguranja potpisnik Multilateralnog sporazuma, bez plaćanja dodatne premije osiguranja.“</p>	<p style="text-align: center;">Potpuno usklađeno</p>
	<p style="text-align: center;">Član 14</p> <p style="text-align: center;">Jedinstvena premija</p> <p>Države članice preduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da sve polise obaveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti koja proizlazi iz upotrebe vozila:</p> <p>(a) pokrivaju, na osnovu jedinstvene premije</p> <p>) i tokom cijelog trajanja ugovora, cjelokupno područje Zajednice, uključujući svaki boravak vozila u drugoj državi članici za vrijeme trajanja ugovora; i</p> <p>(b) garantuju, na osnovu jedinstvene premije,</p> <p>) u svakoj državi članici pokriće propisano njenim zakonom ili pokriće propisano zakonom države članice u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi ako je to pokriće više.</p>	<p style="text-align: center;">Potpuno usklađeno</p>
	<p style="text-align: center;">Član 15</p> <p style="text-align: center;">Vozila otpremjena iz jedne države članice u drugu</p> <p>1. Odstupajući od druge alineje člana 2. tačke (d) Direktive 88/357/EEZ, ako je vozilo otpremjeno iz jedne države članice u drugu, državom članicom odredišta smatra se država članica u kojoj se nalazi rizik, odmah nakon prihvatanja isporuke od strane kupca i tokom razdoblja od trideset dana, čak i ako vozilo nije službeno registrovano u državi članici odredišta.</p> <p>2. Ako je vozilo učestvovalo u nesreći tokom razdoblja iz 1. stava ovog člana dok je neosigurano, tijelo iz člana 10. stava 1. u</p>	<p style="text-align: center;">Materija je regulisana čl. 26 i 57 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>

<p>državi članici odredišta odgovorno je za naknadu štete predviđenu članom 9.</p>			
<p>Član 16 Potvrda o odštetnim zahtjevima u vezi s odgovornošću za štetu nanесenu trećim osobama Države članice osiguravaju da ugovarač osiguranja ima pravo u bilo kojem trenutku zatražiti potvrdu o odštetnim zahtjevima u vezi s odgovornošću za štetu nanесenu trećim osobama koji se odnose na vozilo ili vozila pokrivena ugovorom o osiguranju barem za razdoblje od prethodnih pet godina ugovornog odnosa, ili potvrdu o nepostojanju takvih odštetnih zahtjeva. Društvo za osiguranje ili tijelo koje je država članica eventualno imenovala za pružanje usluga obaveznog osiguranja ili za davanje takvih potvrda dostavlja tu potvrdu ugovaraču osiguranja u roku od 15 dana od zahtjeva.</p>		<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Materija je regulisana članom 27 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p> <p>Potpuno usklađeno</p>
<p>Član 17 Učešće oštećenog u saniranju štete Društva za osiguranje ne zahtijevaju ni od jedne osobe oštećene kao posljedica nezgode da plaća iznos samodoprinosu ako se radi o osiguranju iz člana 3.</p>		<p>Član 18 U članu 25 st. 1 do 4 riječi: “motornih vozila” u različitim padežima zamjenjuju se riječju “vozila” u odgovarajućem padežu. Poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi: “Trećim licem, u smislu stava 1 ovog člana, smatra se i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga.” Dosadašnji st. 2 do 5 postaju st. 3 do 6. Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju “Sl. list CG”, br. 44/2012 Član 25 Predmet obaveznog osiguranja od odgovornosti za štetu koja se upotrebom vozila pričinu trećim licima je građansko-pravna odgovornost fizičkih i pravnih lica za štete na licima ili imovini prouzrokovane trećim licima upotrebom vozila. Trećim licem, u smislu stava 1 ovog člana, smatra se i korisnik lizinga koji je ugovarač osiguranja i korisnik vozila a nije odgovoran za saobraćajnu nezgodu u kojoj mu je prouzrokovana šteta vozilom istog davaoca lizinga. Vlasnik, odnosno korisnik vozila dužan je da zaključu ugovor o osiguranju od autoodgovornosti koja pokriva štetu trećim licima nastalu usljed</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>

	<p>smrti, povrede tijela, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari, osim za štetu na stvarima koje je primio na prevoz (u daljem tekstu: osiguranje od autoodgovornosti).</p> <p>Osiguranje od autoodgovornosti pokriva vlasniku vozila i štetu na stvarima koje je primio na prevoz, ako te stvari služe za ličnu upotrebu lica koja su se nalazila u vozilu.</p> <p>Štetom iz stava 1 ovog člana smatra se i šteta koja je pričinjena trećem licu usljed pada stvari sa vozila u pokretu</p> <p>Osiguranjem od autoodgovornosti osiguranik se ne smije obavezati na učešće u naknadi štete.</p>		
<p>Član 18 Pravo direktnog postupanja</p> <p>Države članice osiguravaju da svaka osoba oštećena kao posljedica nezgode koju je prouzrokovalo vozilo pokriveno osiguranjem iz člana 3. ima pravo direktnog postupanja protiv društva za osiguranje koje pokriva građanskopravnu odgovornost osobe odgovorne za nezgodu.</p>	<p>U članu 12 stav 3 uvodna rečenica mijenja se i glasi: „Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva, oštećenom licu dostavi:“ Stav 6 briše se.</p> <p>Član 8 Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Zahtjev za naknadu štete</p> <p>Član 12</p> <p>Naknadu štete po osnovu ugovora o obaveznom osiguranju oštećeno lice ostvaruje podnošenjem odštetnog zahtjeva društvu za osiguranje koje je, na osnovu ugovora o osiguranju, dužno da naknadi štetu, odnosno udruženju društava za osiguranje (u daljem tekstu: Udruženje), u slučajevima utvrđenim ovim zakonom.</p> <p>Zahtjev za naknadu štete prouzrokovane neosiguranim ili nepoznatim prevoznim sredstvom, odnosno prevoznim sredstvom koje je osigurano kod društva kome je oduzeta dozvola ili nad kojim je pokrenut postupak likvidacije, odnosno stečaja, podnosi se Udruženju.</p> <p>Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva, oštećenom licu dostavi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obrazloženu ponudu za naknadu štete, ako su odgovornost za naknadu štete i visina štete nesporni ili - obrazloženi odgovor, ako su odgovornost za naknadu štete ili visina štete sporni. 	<p>Potpuno usklađeno</p>	
<p>Član 19 Postupak likvidacije šteta</p> <p>Države članice uspostavljaju postupak iz člana 22. za likvidaciju šteta koje proizlaze iz nezgoda koje prouzrokuju vozila pokrivena osiguranjem iz člana 3.</p>	<p>Član 8</p> <p>U članu 12 stav 3 uvodna rečenica mijenja se i glasi: „Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva, oštećenom licu dostavi:“ Stav 6 briše se.</p> <p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	

<p>Kod šteta koje se mogu likvidirati putem sastava nacionalnih biroa za osiguranje predviđenih u članu 2. države članice uspostavljaju isti postupak kao u članu 22.</p> <p>Za potrebe primjene tog postupka svako upućivanje na društvo za osiguranje smatra se upućivanjem na nacionalni biro za osiguranje.</p>	<p style="text-align: center;">Zahtjev za naknadu štete Član 12</p> <p>Naknadu štete po osnovu ugovora o obaveznom osiguranju oštećeno lice ostvaruje podnošenjem odštetnog zahtjeva društvu za osiguranje koje je, na osnovu ugovora o osiguranju, dužno da naknadi štetu, odnosno udruženju društava za osiguranje (u daljem tekstu: Udruženje), u slučajevima utvrđenim ovim zakonom.</p> <p>Zahtjev za naknadu štete prouzrokovane neosiguranim ili nepoznatim prevoznim sredstvom, odnosno prevoznim sredstvom koje je osigurano kod društva kome je oduzeta dozvola ili nad kojim je pokrenut postupak likvidacije, odnosno stečaja, podnosi se Udruženju.</p> <p>Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva, oštećenom licu dostavi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obrazloženu ponudu za naknadu štete, ako su odgovornost za naknadu štete i visina štete nesporni ili - obrazloženi odgovor, ako su odgovornost za naknadu štete ili visina štete sporni. <p>Ako društvo za osiguranje, odnosno Udruženje ne odgovori na zahtjev u roku iz stava 3 ovog člana, oštećeno lice može pravo na naknadu štete ostvariti tužbom kod nadležnog suda.</p> <p>Tužba podnesena protiv odgovornog društva za osiguranje ili lica odgovornog za štetu prije isteka roka iz stava 3 ovog člana smatraće se preuranjenom.</p>		
<p>Član 20</p> <p>Posebne odredbe koje se odnose na naknadu štete osoba oštećenih u saobraćajnoj nezgodi u državi članici koja nije država članica njihovog boravišta</p> <p>1. Cijl je članova od 20. do 26. utvrđivanje posebnih odredaba koje se primjenjuju na oštećene osobe koje imaju pravo na naknadu štete za štete ili povrede koje su posljedica nezgoda u državi članici koja nije država članica boravišta oštećene osobe prouzrokovanih upotrebom vozila koja su osigurana i koja se uobičajeno nalaze u državi članici.</p> <p>Ne dovodeći u pitanje zakonodavstvo trećih zemalja u vezi s građanskopravnom odgovornošću i međunarodnim privatnim pravom, te se odredbe takođe primjenjuju na oštećene osobe s boravištem u državi</p>	<p style="text-align: center;">Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p style="text-align: center;">Potpuno usklađeno</p>	<p style="text-align: center;">Materija je regulisana članom 41 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>

<p>članici koje imaju pravo na naknadu štete za štete ili povrede koji su posljedica nezgoda u trećim zemljama čiji su se nacionalni uredi za osiguranje pridružili sastavu zelene karte, kada su te nezgode prouzrokovane upotrebom vozila koja su osigurana i uobičajeno se nalaze u državi članici.</p> <p>2. Članovi 21. i 24. primjenjuju se samo kod nezgoda prouzrokovanih upotrebom vozila: (a) koje je osigurano preko poslovnog) nastana u državi članici koja nije država boravišta oštećene osobe i (b) koje se uobičajeno nalazi u državi članici) koja nije država boravišta oštećene osobe.</p>			
<p>Član 21 Predstavnici za likvidaciju štete</p> <p>1. Svaka država članica preduzima sve potrebne mjere kako bi osigurala da sva društva za osiguranje koja pokrivaju rizike iz tačke 10. slova A Priloga Direktive 73/239/EEZ, s izuzetkom odgovornosti prevoznika, imenuju predstavnika za likvidaciju štete u svakoj državi članici osim u onoj u kojoj su dobila službena odobrenja za rad.</p> <p>Predstavnik za likvidaciju štete odgovoran je za rješavanje i likvidaciju odštetnih zahtjeva koji proizlaze iz nezgoda u slučajevima iz člana 20. stava 1. Predstavnik za likvidaciju štete ima boravište ili poslovno sjedište u državi članici u kojoj je imenovan.</p> <p>2. Društvo za osiguranje ima diskrecijsko pravo odlučivanja o izboru svojeg predstavnika za likvidaciju štete. Države članice ne smiju ograničavati tu slobodu izbora.</p> <p>3. Predstavnik za likvidaciju štete može raditi za jedno društvo za osiguranje ili više njih.</p> <p>4. Predstavnik za likvidaciju štete prikuplja u pogledu takvih odštetnih zahtjeva sve potrebne informacije u vezi s likvidacijom</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Materija je regulisana članom 41 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>

<p>šteta i preduzima mjere potrebne da dogovori njihovu likvidaciju.</p> <p>Obaveza imenovanja predstavnika za likvidaciju štete ne isključuje pravo oštećene osobe ili njenog društva za osiguranje da pokrene postupak direktno protiv osobe koja je prouzrokovala nezgodu ili njenog društva za osiguranje.</p> <p>5. Predstavnici za likvidaciju štete moraju imati dovoljno ovlašćenja da zastupaju društvo za osiguranje u odnosu na oštećene osobe u slučajevima iz člana 20. stava 1. i da u potpunosti udovolje njihovim odštetnim zahtjevima.</p> <p>Oni moraju biti u stanju obraditi slučajeve na službenom jeziku (službenim jezicima) države članice boravišta oštećene osobe.</p> <p>6. Imenovanje predstavnika za likvidaciju štete samo po sebi ne predstavlja otvaranje podružnice u smislu člana 1. tačke (b) Direktive 92/49/EEZ te se predstavnik za likvidaciju štete ne smatra poslovnom nastanom u smislu člana 2. tačke (c) Direktive 88/357/EEZ ili poslovnom nastanom u smislu Regulative (EZ) br. 44/2001.</p>			
		<p>Član 22</p> <p>Postupak naknade štete</p> <p>Države članice predviđaju obavezu, pod prijetnjom odgovarajućih efikasnih i sastavnih finansijskih ili istovjetnih administrativnih sankcija, prema kojoj u roku od tri mjeseca od dana kada je oštećena osoba podnijela svoj zahtjev za naknadu štete bilo direktno društvu za osiguranje osobe koja je prouzrokovala nezgodu ili njegovom predstavniku za likvidaciju štete</p> <p>(adruštvo za osiguranje osobe koja je prouzrokovala nezgodu ili njegov predstavnik za likvidaciju štete imaju obavezu dati obrazloženu ponudu za naknadu štete u slučajevima kada</p>	<p>Član 8</p> <p>U članu 12 stav 3 uvodna rečenica mijenja se i glasi: „Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva, oštećenom licu dostavi:“ Stav 6 briše se.</p> <p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Zahtjev za naknadu štete Član 12</p> <p>Naknadu štete po osnovu ugovora o obaveznom osiguranju oštećeno lice ostvaruje podnošenjem odštetnog zahtjeva društvu za osiguranje koje je, na osnovu ugovora o osiguranju, dužno da naknadi štetu, odnosno udruženju društava za osiguranje (u daljem tekstu: Udruženje), u slučajevima utvrđenim ovim zakonom.</p> <p>Zahtjev za naknadu štete prouzrokovane neosiguranim ili nepoznatim prevoznim sredstvom, odnosno prevoznim sredstvom koje je osigurano kod društva kome je oduzeta dozvola ili nad kojim</p>

<p>odgovornost nije sporna i kada je visina štete procijenjena; ili</p> <p>(b) društvo za osiguranje kojemu je upućen zahtjev za naknadu štete ili njegov predstavnik za likvidaciju štete imaju obavezu dati utemeljen odgovor na tačke navedene u odštetnom zahtjevu u slučajevima kada je odgovornost sporna ili kada visina štete nije u potpunosti procijenjena.</p> <p>Države članice donose odredbe kako bi osigurale da se, kada ponuda nije dana u roku od tri mjeseca, plaća kamata na iznos naknade štete koji oštećenoj osobi ponudi društvo za osiguranje ili dodijeli sud.</p>	<p>je pokrenut postupak likvidacije, odnosno stečaja, podnosi se Udruženju.</p> <p>Društvo za osiguranje, odnosno Udruženje dužno je da u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva, oštećenom licu dostavi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obrazloženu ponudu za naknadu štete, ako su odgovornost za naknadu štete i visina štete nesporni ili - obrazloženi odgovor, ako su odgovornost za naknadu štete ili visina štete sporni. <p style="text-align: center;">Član 42</p> <p>Član 65 mijenja se i glasi:</p> <p>“Novčanom kaznom od 1.000 do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice - društvo za osiguranje, ako:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ne zaključuje ugovor o obaveznom osiguranju u skladu sa članom 7 ovog zakona; 2) ne dostavi regulatornom organu uslove osiguranja, najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom i pravilima struke osiguranja (član 10 stav 2); 3) ne dostavi regulatornom organu tarife premija i premijski sistem sa tehničkim osnovama za izračunavanje tarife, najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom, aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja (član 10 stav 3); 4) oštećenom licu ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete ili obrazloženi odgovor u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva (član 12 stav 3); 5) oštećenom licu ne ponudi i ne isplati nesporni dio naknade štete na ime predujma (član 13); 6) ne isplati utvrđeni iznos naknade štete u cjelosti u roku od osam dana od dana odlučivanja u skladu sa čl. 12 i 13 ovog zakona, odnosno od dana zaključenja sporazuma za naknadu štete (član 15 stav 1); 7) ne utvrdi pravila postupka rješavanja odštetnih zahtjeva, na način propisan članom 17 stav 2 ovog zakona (član 17 stav 1); 8) na svojoj internet stranici i na drugi pogodan način ne objavi pravila postupka iz člana 17 stav 1 ovog zakona (član 17 stav 3); 9) ne naknadi stvarnu štetu fondovima zdravstvenog, penzijskog i invalidskog osiguranja u granicama obaveza preuzetih ugovorom o osiguranju (član 18 stav 1); 10) ne prikuplja, ne vodi ili ne obrađuje statističke i druge podatke u skladu sa čl. 19 i 20 ovog zakona; 	
--	---	--

	<p>11) ne dostavi regulatornom organu tražene podatke iz člana 19 ovog zakona (član 19 stav 6);</p> <p>12) licu koje je zaključilo ugovor o osiguranju od autoodgovornosti na zahtjev ne izda potvrdu o postojanju i broju odštetnih zahtjeva koje su treća lica podnijela u vezi sa tim vozilom, za period od posljednjih pet godina koje prethode zasnivanju ugovornog odnosa (član 27 stav 3);</p> <p>13) ne uruči osiguraniku, uz polisu, primjerak Evropskog izvještaja o nezgodi koji je osiguranik dužan da drži u vozilu i predoči ovlaštenom licu na njegov zahtjev (član 28 stav 1);</p> <p>14) ne imenuje ovlaštenog predstavnika u skladu sa članom 41 ovog zakona;</p> <p>15) ne obezbijedi sredstva potrebna za obavljanje zakonom povjerenih poslova udruženja (član 50); i</p> <p>16) ne dostavlja redovno Udruženju podatke iz člana 62 stav 3 ovog zakona (član 62 stav 6).</p> <p>Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 do 2.000 eura.”</p>	
	<p>Član 23 Informacioni centri</p> <p>1. Kako bi se oštećenoj osobi omogućilo da zatraži naknadu štete, svaka država članica osniva ili odobrava informacioni centar koji je odgovoran:</p> <p>(a) za vođenje registra koji sadrži sljedeće informacije:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. registarske brojeve motornih vozila koja se uobičajeno nalaze na teritoriji dotične države; ii. brojeve polisa osiguranja koje pokrivaju . upotrebu tih vozila za rizike iz tačke 10. slova A Priloga Direktivi 73/239/EEZ, s izuzetkom odgovornosti prevoznika, i, ako je razdoblje valjanosti polise isteklo, datum završetka osiguravajućeg pokrivača; iii. društva za osiguranje koja pokrivaju . upotrebu vozila za rizike iz tačke 10. slova A Priloga Direktivi 73/239/EEZ, s izuzetkom odgovornosti prevoznika, te predstavnike za likvidaciju štete koje u skladu s članom 21. ove Direktive imenuju ta društva za osiguranje, o čijim 	<p>Potpuno usklađeno</p> <p>Nema odgovarajuće odredbe</p>
	<p>Materija je regulisana čl. 41, 62 i 63 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>	

		<p>se imenima obavještava informacioni centar u skladu sa stavom 2. ovog člana; iv popis vozila za koja u svakoj pojedinoj državi članici vrijedi pravilo odstupanja od obaveze osiguravajućeg pokrivača građanskopravne odgovornosti u skladu s članom 5. stavovima 1. i 2.:</p> <p>vu u pogledu vozila predviđenih u tački iv.:</p> <ul style="list-style-type: none">- naziv institucije ili tijela određenog u skladu s trećim podstavom člana 5. stava 1. kao odgovornog za naknadu štete oštećenim osobama u slučajevima kada nije primjenljiv postupak predviđen u članu 2. stavu 2. tački (a) ako za vozilo vrijedi pravilo odstupanja predviđeno u prvom podstavu člana 5. stava 1.,- naziv tijela koje pokriva vozilo u državi članici u kojoj se uobičajeno nalazi ako za vozilo vrijedi pravilo odstupanja predviđeno u članu 5. stavu 2.: <p>(ili za koordiniranje prikupljanja i b proslijeđivanja tih informacija; i)</p> <p>(c) za pomaganje ovlaštenim osobama da) budu obaviještene o informacijama spomenutim u tački (a) podtačkama od i. do v.</p> <p>Informacije pod tačkom (a) podtačkama i., ii. i iii. moraju se čuvati u razdoblju od 7 godina od isteka registracije vozila ili prestanka ugovora o osiguranju.</p> <p>2. Društva za osiguranje iz tačke (a) podtačke iii. stava 1. obavještavaju informacione centre svih država članica o imenu i adresi predstavnika za likvidaciju štete kojega su u skladu s članom 21. imenovala u svakoj pojedinoj državi članici.</p> <p>3. Države članice osiguravaju da oštećena osoba ima pravo u razdoblju od sedam godina nakon nezgode bez odlaganja dobiti sljedeće informacije od informacionog centra države članice u kojoj boravi, države</p>
--	--	---

<p>članice u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi ili države članice u kojoj se nezgoda dogodila:</p> <p>(a) ime i adresu društva za osiguranje;</p> <p>(b) broj polise osiguranja; i</p> <p>(c) ime i adresu predstavnika za likvidaciju) štete društva za osiguranje u državi boravišta oštećene osobe.</p> <p>Informacioni centri međusobno sarađuju.</p> <p>4. Informacioni centri daju oštećenju osobi ime i adresu vlasnika ili uobičajenog vozača odnosno registrovanog imaooca vozila ako oštećena osoba ima legitiman interes za dobivanje tih informacija. Za potrebe ove odredbe informacioni centar obraća se posebno:</p> <p>(a) društvu za osiguranje; ili</p> <p>(b) ustanovi za registraciju vozila.</p> <p>Ako za vozilo vrijedi pravilo odstupanja predviđeno u članu 5. stavu 1., informacioni centar obavještava oštećenu osobu o nazivu institucije ili tijela koje je u skladu s trećim podstavom člana 5. stava 1. određeno kao odgovorno za naknadu štete oštećenim osobama u slučajevima kada nije primjenljiv postupak predviđen članom 2. tačkom (a).</p> <p>Ako za vozilo vrijedi pravilo odstupanja predviđeno u članu 5. stavu 2., informacioni centar obavještava oštećenu osobu o nazivu tijela koje pokriva vozilo u državi u kojoj se ono uobičajeno nalazi.</p> <p>5. Ne dovodeći u pitanje njihove obaveze na osnovu stavova 1. i 4., države članice osiguravaju da informacioni centri dostavljaju informacije navedene u tim stavovima svakom učesniku saobraćajne nezgode koju je prouzrokovalo vozilo pokriveno osiguranjem iz člana 3.</p> <p>6. Obrada ličnih podataka koja proizlazi iz stavova 1. do 5. mora se sprovesti u skladu s nacionalnim mjerama koje su preduzete u skladu s Direktivom 95/46/EZ.</p>		<p>Član 24 Tijela za naknadu štete</p>
	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>
	<p>Materija je regulisana čl. 59,</p>	

		<p>1. Svaka država članica osniva ili odobrava tijelo za naknadu štete, koje je odgovorno za naknadu štete oštećenim osobama u slučajevima iz člana 20. stava 1.</p> <p>Te oštećene osobe mogu podnijeti svoj odštetni zahtjev tijelu za naknadu štete u državi članici njihovog boravišta:</p> <p>(a) ako u roku od tri mjeseca od dana kada je oštećena osoba podnijela svoj odštetni zahtjev društvu za osiguranje vozila čija je upotreba prouzrokovala nezgodu ili njegovu predstavniku za likvidaciju štete, društvo za osiguranje ili njegov predstavnik za likvidaciju štete ne daju utemeljen odgovor na tačke navedene u odštetnom zahtjevu; ili</p> <p>(b) ako društvo za osiguranje nije imenovalo predstavnika za likvidaciju štete u državi članici boravišta oštećene osobe u skladu s članom 20. stavom 1.; u tom slučaju oštećene osobe ne mogu podnijeti odštetni zahtjev tijelu za naknadu štete ako su odštetni zahtjev podnijele direktno društvu za osiguranje vozila čija je upotreba prouzrokovala nezgodu i ako su primile utemeljen odgovor u roku od tri mjeseca od podnošenja zahtjeva.</p> <p>Oštećene osobe ne mogu međutim podnijeti odštetni zahtjev tijelu za naknadu štete ako su preduzele pravne korake direktno protiv društva za osiguranje.</p> <p>Tijelo za naknadu štete pokreće postupak u roku od dva mjeseca od dana kada mu oštećena osoba podnese odštetni zahtjev, ali prekida taj postupak ako društvo za osiguranje ili njegov predstavnik za likvidaciju štete naknadno daju utemeljen odgovor na odštetni zahtjev.</p> <p>Tijelo za naknadu štete odmah obavještava: (a) društvo za osiguranje vozila čija je upotreba prouzrokovala nezgodu ili predstavnika za likvidaciju štete;</p>
60 i 73 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)		

(btijelo za naknadu štete u državi članici u) kojoj je poslovni sjedište društva za osiguranje koje je izdalo polisu; (c osobu koja je prouzrokovala nezgodu, ako) je poznata;

da je od oštećene osobe primilo odštetni zahtjev i da će odgovoriti na taj zahtjev u roku od dva mjeseca od njegovog podnošenja.

Ova odredba ne dovodi u pitanje pravo država članica da naknadu štete od strane tog tijela smatraju supsidijarnom ili ravnopravnom, kao ni pravo da predvide likvidaciju štete između tog tijela i osobe ili osoba koje su prouzrokovale nezgodu i drugih društava za osiguranje ili ustanova za socijalno osiguranje koji su dužni nadoknaditi štetu oštećenoj osobi u pogledu iste nezgode. Međutim, države članice ne smiju dopustiti tijelu da isplatu naknade štete učini podložnom bilo kojim uslovima osim onima koji su predviđeni ovom Direktivom, a posebno tome da oštećena osoba na bilo koji način mora dokazati da odgovorna osoba nije u mogućnosti ili odbija isplatiti naknadu štete.

2. Tijelo za naknadu štete koje je isplatilo naknadu štete oštećenoj osobi u državi članici njenog boravišta ima pravo zatražiti članicu nadoknadu iznosa koji je platilo kao naknadu štete od tijela za naknadu štete u državi članici u kojoj je poslovno sjedište društva za osiguranje koje je izdalo polisu. Potonje tijelo tada nasljeđuje prava oštećene osobe protiv osobe koja je prouzrokovala nezgodu ili njenog društva za osiguranje ako je tijelo za naknadu štete u državi članici boravišta oštećene osobe dalo naknadu štete za pretrpljenu štetu ili povredu.

Svaka država članica obavezna je priznati tu subrogaciju kako ju je predvidjela bilo koja druga država članica.

<p>3. Ovaj član proizvodi pravne efekte: (nakon što se između tijela za naknadu štete koja su osnovale ili odobrile države članice sklopi sporazum koji se odnosi na njihove zadatke i obaveze te na postupke za nadoknadu sredstava; (bod dana koji odredi Komisija, nakon što se) u bliskoj saradnji s državama članicama uvjerila da je takav sporazum zaključen.</p>	<p style="text-align: center;">Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p style="text-align: center;">Potpuno usklađeno</p>	<p style="text-align: center;">Materija je regulisana čl. 59 i 61 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>	<p style="text-align: center;">Potpuno usklađeno</p>	<p style="text-align: center;">Materija je dodatno regulisana čl. 19, 48 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12)</p>
<p>Član 25 Naknada štete 1. Ako je nemoguće utvrditi vozilo ili ako je u roku od dva mjeseca nakon nezgode nemoguće utvrditi društvo za osiguranje, oštećena osoba može zatražiti naknadu štete od tijela za naknadu štete u državi članici u kojoj boravi. Naknada štete daje se u skladu s odredbama članova 9. i 10. Tijelo za naknadu štete tada ima pravo podnijeti odštetni zahtjev pod uslovima koji su propisani članom 24. stavom 2.: (akada se ne može utvrditi društvo za osiguranje: garantnom fondu u državi članici u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi; (bkod nepoznatog vozila: garantnom fondu) u državi članici u kojoj se nezgoda dogodila; (c-kod vozila iz trećih zemalja: garantnom fondu u državi članici u kojoj se nezgoda dogodila.</p> <p>2. Ovaj se član primjenjuje na nezgode koje su prouzrokovala vozila iz trećih zemalja obuhvaćena članovima 7. i 8.</p>	<p style="text-align: center;">Član 34</p> <p>U članu 51 stav 1 tačka 2 mijenja se i glasi: „2) vrši obradu, obračun, isplatu šteta i naplatu regresnih zahtjeva po isplaćenim štetama: - po osnovu međunarodnih sporazuma o obaveznim osiguranjima u saobraćaju za štete nastale u zemlji i inostranstvu (zelena karta), - nastalim na teritoriji Crne Gore upotrebom neosiguranih vozila, vazduhoplova i plovnih objekata, - u slučajevima kada vlasnik vozila koje služi za prevoz putnika u javnom saobraćaju nije zaključio ugovor iz člana 21 ovog zakona,</p>	<p style="text-align: center;">Član 26 Središnje tijelo Države članice preduzimaju sve odgovarajuće mjere kojima žrtvama, njihovim osiguravačima ili njihovim pravnim zastupnicima olakšavaju pravovremeno dostavljanje osnovnih podataka potrebnih za likvidaciju šteta. Ti se osnovni podaci stavljaju na raspolaganje, prema potrebi, u</p>			

<p>elektronskom obliku u središnjem registru u svakoj državi članici, a mogu im pristupiti uključene strane na osnovu izričitog zahtjeva.</p>	<p>- od nepoznatih vozila, vazduhoplova, plovnih objekata ili drugih prevoznih sredstava za prouzrokovanje smrti, tjelesne povrede ili narušavanja zdravlja,</p> <p>- po osnovu zahtjeva oštećenih lica koja štetu nijesu mogla naplatiti zbog oduzimanja dozvole za rad ili pokretanja stečaja, odnosno likvidacije nad društvom za osiguranje kod koga su bila osigurana;“.</p> <p>U tački 6 alineja 1 riječi: „obaveznog doprinosa za rad Udruženja i“ brišu se.</p> <p>U stavu 3 riječi: „člana 64“ zamjenjuju se riječima: „člana 65“.</p> <p style="text-align: center;">Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Poslovi Udruženja Član 51</p> <p>U vršenju poslova iz člana 48 ovog zakona Udruženje obavlja sljedeće poslove:</p> <p>1) predstavlja društva za osiguranje u međunarodnim strukovnim organizacijama;</p> <p>2) vrši obradu, obračun, isplatu šteta i naplatu regresnih zahtjeva po isplaćenim štetama:</p> <p>- po osnovu međunarodnih sporazuma o obaveznim osiguranjima u saobraćaju za štete nastale u zemlji i inostranstvu (zelena karta),</p> <p>- nastalim na teritoriji Crne Gore upotrebom neosiguranih vozila, vazduhoplova i plovnih objekata,</p> <p>- u slučajevima kada vlasnik vozila koje služi za prevoz putnika u javnom saobraćaju nije zaključio ugovor iz člana 21 ovog zakona,</p> <p>- od nepoznatih vozila, vazduhoplova, plovnih objekata ili drugih prevoznih sredstava za prouzrokovanje smrti, tjelesne povrede ili narušavanja zdravlja,</p> <p>- po osnovu zahtjeva oštećenih lica koja štetu nijesu mogla naplatiti zbog oduzimanja dozvole za rad ili pokretanja stečaja, odnosno likvidacije nad društvom za osiguranje kod koga su bila osigurana;</p> <p>3) utvrđuje i štampa obrasce međunarodne karte osiguranja (zeleno karte) za svoje članove;</p> <p>4) upravlja organizacionim djelovima iz člana 48 st. 2 i 3 ovog zakona;</p> <p>5) prikuplja, čuva i obrađuje podatke i sačinjava izvještaje u skladu sa ovim zakonom;</p> <p>6) predlaže regulatornom organu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kriterijume za određivanje visine redovnog doprinosa Garantnom fondu, - iznose depozita i garancija banaka kojima društva za osiguranje obezbjeđuju izmirenje obaveza za koje odgovara Udruženje;
---	--

	<p>7) određuje tarifu za obračun i plaćanje troškova obrade šteta iz tačke 2 ovog stava;</p> <p>8) obavlja druge poslove za koje ga ovlaste društva za osiguranje i regulatorni organ;</p> <p>9) sačinjava plan poslovanja i finansijske izvještaje o poslovanju;</p> <p>10) saraduje sa nadležnim organima i organizacijama drugih država po pitanjima potpunijeg i sveobuhvatnijeg ostvarivanja prava osiguranih lica i članova Udruženja;</p> <p>11) utvrđuje Kodeks ponašanja u poslovima obaveznih osiguranja;</p> <p>12) objavljuje pravila svog poslovanja;</p> <p>13) obavlja i druge poslove utvrđene ovim zakonom.</p> <p>Kriterijume i iznose depozita i garancija banaka iz stava 1 tačka 6 ovog člana utvrđuje regulatorni organ.</p> <p>Udruženje je dužno da, bez odlaganja, obavijesti regulatorni organ ako dođe do podataka koji ukazuju da je društvo za osiguranje počinilo prekršaj iz člana 65 ovog zakona i uz obavještenje dostavi odgovarajuće dokaze kojima raspolaže.</p>		
<p>Član 27 Sankcije</p> <p>Države članice određuju sankcije za kršenje nacionalnih odredaba koje donesu u sprovođenju ove Direktive i preduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale njihovu primjenu. Sankcije su efikasne, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice čim prije obavješćavaju Komisiju o svim izmjenama koje se odnose na odredbe donesene na osnovu ovog člana.</p>	<p>Član 42</p> <p>Član 65 mijenja se i glasi:</p> <p>“Novčanom kaznom od 1.000 do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice - društvo za osiguranje, ako:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ne zaključuje ugovor o obaveznom osiguranju u skladu sa članom 7 ovog zakona; 2) ne dostavi regulatornom organu uslove osiguranja, najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom i pravilima struke osiguranja (član 10 stav 2); 3) ne dostavi regulatornom organu tarife premija i premijski sistem sa tehničkim osnovama za izračunavanje tarife, najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom, aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja (član 10 stav 3); 4) oštećenom licu ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete ili obrazloženi odgovor u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva (član 12 stav 3) 5) oštećenom licu ne ponudi i ne isplati nesporni dio naknade štete na ime predujma (član 13); 6) ne isplati utvrđeni iznos naknade štete u cjelosti u roku od osam dana od dana odlučivanja u skladu sa čl. 12 i 13 ovog zakona, odnosno od dana zaključenja sporazuma za naknadu štete (član 15 stav 1); 7) ne utvrdi pravila postupka rješavanja odštetnih zahtjeva, na način propisan članom 17 stav 2 ovog zakona (član 17 stav 1); 	<p>Potpuno usklađeno</p>	

	<p>8) na svojoj internet stranici i na drugi pogodan način ne objavi pravila postupka iz člana 17 stav 1 ovog zakona (član 17 stav 3);</p> <p>9) ne naknadi stvarnu štetu fondovima zdravstvenog, penzijskog i invalidskog osiguranja u granicama obaveza preuzetih ugovorom o osiguranju (član 18 stav 1);</p> <p>10) ne prikuplja, ne vodi ili ne obrađuje statističke i druge podatke u skladu sa čl. 19 i 20 ovog zakona;</p> <p>11) ne dostavi regulatornom organu tražene podatke iz člana 19 ovog zakona (član 19 stav 6);</p> <p>12) licu koje je zaključilo ugovor o osiguranju od autoodgovornosti na zahtjev ne izda potvrdu o postojanju i broju odštetnih zahtjeva koje su treća lica podnijela u vezi sa tim vozilom, za period od posljednjih pet godina koje prethode zasnivanju ugovornog odnosa (član 27 stav 3);</p> <p>13) ne uruči osiguraniku, uz polis, primjerak Evropskog izvještaja o nezgodi koji je osiguranik dužan da drži u vozilu i predoči ovlaštenom licu na njegov zahtjev (član 28 stav 1);</p> <p>14) ne imenuje ovlaštenog predstavnika u skladu sa članom 41 ovog zakona;</p> <p>15) ne obezbijedi sredstva potrebna za obavljanje zakonom povjerenih poslova udruženja (član 50); i</p> <p>16) ne dostavlja redovno Udruženju podatke iz člana 62 stav 3 ovog zakona (član 62 stav 6).</p> <p>Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 do 2.000 eura.”</p> <p style="text-align: center;">Član 43</p> <p>Član 66 stav 1 mijenja se i glasi: “Novčanom kaznom od 1.000 do 15.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice - udruženje, ako:</p> <ol style="list-style-type: none">1) oštećenom licu ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete ili obrazloženi odgovor u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva (član 12 stav 3);2) oštećenom licu ne ponudi i ne isplati nesporni dio naknade štete na ime predjuma (član 13);3) ne isplati utvrđeni iznos naknade štete u cjelosti u roku od osam dana od dana odlučivanja u skladu sa čl. 12 i 13 ovog zakona, odnosno od dana zaključenja sporazuma za naknadu štete (član 15 stav 1);4) ne utvrdi pravila postupka rješavanja odštetnih zahtjeva, na način propisan članom 17 stav 2 ovog zakona (član 17 stav 1);5) na svojoj internet stranici i na drugi pogodan način ne objavi pravila postupka iz člana 17 stav 1 ovog zakona (član 17 stav 3);
--	--

	<p>6) ne prikuplja, ne vodi ili ne obrađuje statističke i druge podatke u skladu sa čl. 19 i 20 ovog zakona;</p> <p>7) ne dostavi regulatornom organu tražene podatke iz člana 19 ovog zakona (član 19 stav 6);</p> <p>8) ne obavijesti organ uprave nadležan za unutrašnje poslove o priznavanju valjanosti isprave iz člana 35 stav 1 ovog zakona (član 35 stav 6).</p> <p>9) ne vodi registar ovlašćenih predstavnika društava za osiguranje iz Crne Gore (član 41 stav 8);</p> <p>10) ne obavijesti, bez odlaganja, regulatorni organ o neizvršavanju obaveza iz ugovora o obaveznom osiguranju od strane društva za osiguranje (član 49 stav 2);</p> <p>11) ne izvršava poslove iz člana 51 ovog zakona;</p> <p>12) ne dostavlja ili ne dostavlja na propisan način podatke regulatornom organu (član 52 st. 4 i 5);</p> <p>13) ne omogući regulatornom organu pristup svim podacima koje je u skladu sa zakonom dužno da vodi (član 53 stav 3);</p> <p>14) ne izvršava obaveze iz člana 55 ovog zakona;</p> <p>15) ne upravlja sredstvima Garantnog fonda na način utvrđen članom 56 ovog zakona;</p> <p>16) ne vrši isplate iz sredstava Garantnog fonda na način propisan članom 57 ovog zakona;</p> <p>17) ne čuva podatke koji se vode u sklopu informacionog centra na način propisan članom 62 ovog zakona; i</p> <p>18) ne omogući oštećenom licu pristup podacima u skladu sa članom 63 ovog zakona.”</p> <p style="text-align: center;">Član 44</p> <p>U članu 67 stav 1 tačka 1 mijenja se i glasi:</p> <p>„1) ne zaključi ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju u skladu sa članom 7, a u vezi sa čl. 25, 42 i 45 ovog zakona;“</p> <p>Tačka 2 mijenja se i glasi: “u roku od 15 dana od dana objavljivanja rješenja o pokretanju likvidacije odnosno oglasa o otvaranju stečaja nad društvom za osiguranje, ne zaključi ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju sa drugim društvom sa osiguranje za preostali period važenja osiguranja, odnosno do isteka registracije (član 8 stav 1)“.</p> <p style="text-align: center;">Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Član 67</p> <p>Novčanom kaznom od 500 do 2.000 Eura kazniće se za prekršaj pravno lice - vlasnik prevoznog sredstva, ako:</p>
--	---

<p>Član 28 Nacionalne odredbe 1. Države članice mogu u skladu s Ugovorom zadržati ili donijeti odredbe koje su za oštećenu osobu povoljnije od odredaba potrebnih za usklađivanje s ovom Direktivom. 2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.</p> <p>Čl. 29-31. Regulativa 785/2004</p>	<p>1) ne zaključiti ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju u skladu sa članom 7 ovog zakona, a u vezi sa čl. 25, 42 i 45 ovog zakona;</p> <p>2) u roku od 15 dana od dana objavljivanja rješenja o pokretanju likvidacije, odnosno oglasa o otvaranju stečaja nad društvom za osiguranje, ne zaključiti ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju sa drugim društvom za osiguranje za preostali period važenja osiguranja, odnosno do isteka registracije (član 8 stav 1);</p> <p>3) ne produži ugovor o osiguranju od autoodgovornosti za motorno vozilo koje ne podliježe obavezi registracije svake godine (član 29 stav 2).</p> <p>Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 100 do 2.000 Eura.</p> <p>Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se preduzetnik novčanom kaznom od 150 do 6.000 Eura.</p> <p>Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se fizičko lice novčanom kaznom od 50 do 2.000 Eura.</p> <p>Član 44</p> <p>U članu 68 stav 1 tačka 1 mijenja se i glasi: „1) ne postupi suprotno članu 6 ovog zakona;“</p> <p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012</p> <p>Član 68</p> <p>Novčanom kaznom od 50 do 200 Eura kazniće se za prekršaj vozač prevoznog sredstva, ako:</p> <p>1) ne postupi suprotno članu 6 ovog zakona;</p> <p>2) ne drži u vozilu Evropski izvještaj o nezgodi ili ga na zahtjev ne predoči ovlaštenom licu (član 28 stav 1);</p> <p>3) prilikom ulaska vozilom strane registracije na teritoriju Crne Gore ne zaključiti granično osiguranje (član 36 stav 1).</p> <p>Nema odgovarajuće odredbe</p>		
		<p>Opcija nije iskorišćena</p>	
	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>	

	<p>Član 30</p> <p>Član 43 mijenja se i glasi:</p> <p>„Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 42 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma. Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona iznosi:</p> <p>1) za štete prčinjene trećim licima: za vazduhoplove kojima MTOM iznosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - od 250 gr do 900 gr, 3.000 SDR - od 901 gr do 4 kg, 5.000 SDR - od 4,01 kg do 25 kg, 10.000 SDR - od 25,01 kg do 150 kg, 20.000 SDR - od 150,01 kg do 500 kg, 750.000 SDR - od 500,01 do 1.000 kg, 1.500.000 SDR, - od 1.000,01 do 2.700 kg, 3.000.000 SDR, - od 2.700,01 do 6.000 kg, 7.000.000 SDR, - od 6.000,01 do 12.000 kg, 18.000.000 SDR, - od 12.000,01 do 25.000 kg, 80.000.000 SDR, - od 25.000,01 do 50.000 kg, 150.000.000 SDR, - od 50.000,01 do 200.000 kg, 300.000.000 SDR, - od 200.000,01 do 500.000 kg, 500.000.000 SDR, - iznad 500.000,01 kg, 700.000.000 SDR; <p>2) za pojedinog putnika, 250.000 SDR;</p> <p>3) za registrovan prtljag po putniku, 1.288 SDR; i</p> <p>4) za teret koji se prevozi po kg, 22 SDR.</p> <p>Izuzetno od stava 2 tačka 1 alineja 5 ovog člana, najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona za štete prčinjene trećim licima, iznosi 128.821 SDR za:</p> <ul style="list-style-type: none"> - letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu, uključujući paraglajdere na motorni pogon i zmajeve na motorni pogon, i - vazduhoplove, uključujući i jedrilice, sa najvećom dozvoljenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg: ultralake vazduhoplove koji se koriste u nekomercijalne svrhe i ultralake vazduhoplove koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tokom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica, ako nijesu u pitanju obaveze u vezi sa osiguranjem koje se odnose na rizike od rata i terorizma. <p>Izuzetno od stava 2 tačka 2 ovog člana, najniža osigurana suma po štetnom događaju, određena ugovorom o osiguranju iz člana 42 ovog zakona, za vazduhoplove kojima MTOM iznosi 2.700 kg ili manje, koji se ne koriste u komercijalne svrhe, za pojedinog putnika iznosi 128.821 SDR.</p>	<p>Član 1 Cilj</p> <p>1. Cilj je ove Regulative uvesti minimalne zahtjeve za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova u vezi s osiguranjem u odnosu na putnike, prtljag, teret i treće osobe.</p> <p>2. U vezi s prevozom pošte vrijede oni zahtjevi u vezi s osiguranjem koji su utvrđeni u Regulativi (EEZ) br. 2407/92 te u nacionalnom pravu država članica.</p>
	<p>Potpuno usklađeno</p>	

<p>Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 stav 9 ovog zakona za bespilotne vazduhoplove ili vazduhoplovne modele operativne mase manje od 250 grama, kada se njima izvode letačke operacije za koje je potrebna dozvola, odobrenje ili drugi ekvivalentan dokument, koji izdaje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja, iznosi 3.000 SDR.</p> <p>Odluku o izmjeni osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.“</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Materija je regulisana članom 1,2,3,4 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list CG“ br. 44/12</p>
<p>Član 2 Područje primjene 1. Ova se Regulativa primjenjuje na sve vazdušne prevoznike i sve operatore vazduhoplova koji lete u ili iz države članice ili upotrebljavaju vazdušni prostor unutar ili iznad državnog područja države članice na koju se odnosi Ugovor. 2. Ova se Regulativa ne primjenjuje na: (a) državne vazduhoplove kako su definisani) u članu 3. tački (b) Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, potpisane 7. decembra 1944. u Chicagu; (b) modele vazduhoplova s najvišom) dopuštenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 20 kg; (c) letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu) (uključujući pogonjene parajedrilice i ovjesne jedrilice); (d) vezane balone; (e) zmajeve; (f) padobrane (uključujući i one za uzlijetanje); (g) vazduhoplove, uključujući i jedrilice s) najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg, te one ultralake: — koji se koriste u nekomercijalne svrhe, ili — koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tokom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica, ako nisu u pitanju obaveze u vezi s osiguranjem predviđene u ovoj Regulativi,</p>		<p>Potpuno usklađeno</p>

<p>a koje se odnose na rizike od rata i terorizma.</p> <p>3. Podrazumijeva se da primjena ove Regulative na vazdušnu luku Gibraltarske Kraljevine ne dovodi u pitanje pravna stajališta Kraljevine Španije i Ujedinjene Kraljevine u vezi sa sporom o suverenitetu nad državnim područjem na kojem je vazdušna luka smještena.</p> <p>4. Primjena ove Regulative na vazdušnu luku Gibraltarske Kraljevine obustavlja se sve dok ne stupe na snagu rješenja uključena u Zajedničku izjavu ministara vanjskih poslova Kraljevine Španije i Ujedinjene Kraljevine, donesenu 2. decembra 1987. Vlade Španije i Ujedinjene Kraljevine obavijestice će Savjet o danu stupanja na snagu tih rješenja.</p>	<p>Član 3</p> <p>Definicije</p> <p>Za potrebe ove regulative:</p> <p>(a) „vazdu znači preduzeće za vazdušni prevoz s valjanom operativnom prevoz licencom;”</p> <p>(b) „vazdu znači vazdušni prevoznik s valjanom operativnom licencom prevoz koju je dodijelila država članica u skladu s Regulativom (EEZ) Zajedni br. 2407/92;”</p> <p>(c) „opera znači osoba ili subjekt koji nije vazdušni prevoznik i koji stalno i vazdušno djeluje o potrebi ili oplova radu vazduhoplova;”</p> <p>(d) „let” – što se tiče putnika i ručnog prtljaga, vrijeme prevoza putnika vazduhoplovom, uključujući njihovo ukrcavanje i iskrcavanje,</p>	<p>Definicija komercijalne operacije je propisana Zakonom o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju (“Sl. list CG”, br. 18/2011, 46/2014 i 43/2018)</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>
<p>a koje se odnose na rizike od rata i terorizma.</p> <p>3. Podrazumijeva se da primjena ove Regulative na vazdušnu luku Gibraltarske Kraljevine ne dovodi u pitanje pravna stajališta Kraljevine Španije i Ujedinjene Kraljevine u vezi sa sporom o suverenitetu nad državnim područjem na kojem je vazdušna luka smještena.</p> <p>4. Primjena ove Regulative na vazdušnu luku Gibraltarske Kraljevine obustavlja se sve dok ne stupe na snagu rješenja uključena u Zajedničku izjavu ministara vanjskih poslova Kraljevine Španije i Ujedinjene Kraljevine, donesenu 2. decembra 1987. Vlade Španije i Ujedinjene Kraljevine obavijestice će Savjet o danu stupanja na snagu tih rješenja.</p>	<p>Član 3</p> <p>Član 5 mijenja se i glasi:</p> <p>„Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prevozno sredstvo je vozilo, plovilo i vazduhoplov; 2) vozilo je svako vozilo koje se pokreće snagom sopstvenog motora, osim vozila koja se kreću po šinama, i svako priključno vozilo, bez obzira da li je prikraćeno ili ne; 3) teritorija na kojoj se vozilo uobičajeno nalazi je teritorija države članice Evropske Unije: <ul style="list-style-type: none"> - čiju registarsku tablicu, stalnu ili privremenu, vozilo nosi; - u kojoj je izdat znak raspoznavanja ekvivalentan registarskoj tablici, kada za određenu vrstu vozila nije propisana registracija; - u kojoj vlasnik, odnosno korisnik vozila ima prebivalište, kada za određenu vrstu vozila nijesu potrebne registarske tablice ili znak raspoznavanja; - u kojoj je nastala saobraćajna nezgoda, radi rješavanja odštetnog zahtjeva od strane biroa zelene karte ili garantnog fonda, kada vozilo nema registarske tablice ili registarske tablice ne odgovaraju, odnosno više ne odgovaraju vozilu koje je učestvovalo u nesreći; 4) ugovarač osiguranja je lice koje je sa društvom za osiguranje zaključilo ugovor o osiguranju; 	<p>Definicija komercijalne operacije je propisana Zakonom o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju (“Sl. list CG”, br. 18/2011, 46/2014 i 43/2018)</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>

<p>–što se tiče tereta i predanog prtljaga, vrijeme prevoza prtljaga i tereta od trenutka predaje prtljaga ili tereta vazdušnom prevozniku do trenutka njihove isporuke ovlaštenom primaocu, –što se tiče trećih osoba, upotreba vazduhoplova od trenutka davanja snage motorima u svrhu kretanja po tlu ili stvarnog uzlijetanja do trenutka kada je on na tlu, a motori su potpuno zaustavljeni; povrh toga „let“ znači i kretanje vazduhoplova pomoću vozila za tegljenje ili potiskivanje, ili pomoću sila koje su tipične za pogon ili uzgon vazduhoplova, posebno vazdušnih struja;</p> <p>(e) „SDR“ znači specijalno pravo vučenja) (Specia kako ga je definisao Međunarodni / monetarni fond;</p> <p><i>Drawin g Right)</i></p> <p>(f) „MTO znači najviša dopuštena masa pri) M“ polijetanju koja odgovara (Maximsertifikovanoj masi specifičnoj za um svaki tip vazduhoplova, kako je Take navedena u potvrdi o letnoj Off ispravnosti vazduhoplova; Mass)</p> <p>(g) „putnik znači svaka osoba koja je na letu) “ uz pristanak vazdušnog prevoznika ili operatora vazduhoplova, osim članova letачke i kabinske posade koji su na dužnosti;</p> <p>(h) „treća znači svaka pravna ili fizička) strana“ osoba, osim putnika ili članova letачke i kabinske posade u službi;</p> <p>(i) „komerznači operacija vazduhoplova koja cijalna se obavlja za naknadu i/ili najam.</p>	<p>5) korisnik prevoznog sredstva je fizičko ili pravno lice koje voljom vlasnika raspolaže prevoznim sredstvom;</p> <p>6) oštećeno lice je lice koje ima pravo na naknadu štete u skladu sa ovim zakonom;</p> <p>7) osiguranik je vlasnik prevoznog sredstva za koje je zaključen ugovor o obaveznom osiguranju, kao i drugi ovlašćeni korisnik prevoznog sredstva;</p> <p>8) treće lice je svako lice, osim lica odgovornog za pričinenu štetu i lica koje po ovom zakonu nema pravo na naknadu štete;</p> <p>9) društvo za osiguranje je društvo koje, u skladu sa zakonom kojim se uređuju uslovi i način obavljanja djelatnosti osiguranja, ima pravo obavljanja poslova obaveznog osiguranja u saobraćaju na teritoriji Crne Gore;</p> <p>10) odgovorno društvo za osiguranje je društvo za osiguranje sa kojim je vlasnik prevoznog sredstva, koje je prouzrokovalo štetu, zaključio ugovor o obaveznom osiguranju;</p> <p>11) zelena karta je međunarodna potvrda o postojanju obaveznog osiguranja od autoodgovornosti na području država članica Sistema zelene karte, koju izdaje nacionalno udruženje osiguravača;</p> <p>12) multilateralni sporazum je sporazum između nacionalnih udruženja osiguravača država članica Evropskog ekonomskog prostora i pridruženih država prema kojem svaki nacionalni biro garantuje za štete nastale na njegovoj teritoriji upotrebom vozila koje se uobičajeno nalazi na teritoriji druge države potpisnice tog sporazuma;</p> <p>13) maksimalna masa vazduhoplova (MTOM) je najveća dozvoljena masa vazduhoplova pri polijetanju, koja odgovara odobrenoj masi utvrđenoj u dokumentu o plovidbenosti vazduhoplova;</p> <p>14) specijalno pravo vučenja (SDR) je obračunska jedinica koju određuje Međunarodni monetarni fond; i</p> <p>15) let je vrijeme prevoza putnika vazduhoplovom, uključujući ukrcajanje i iskrcajanje putnika i ručnog prtljaga ili, u odnosu na teret i predati prtljag, vrijeme prevoza prtljaga i tereta od trenutka predaje prtljaga ili tereta vazdušnom prevozniku do trenutka njihove isporuke ovlaštenom primaocu ili, u odnosu na treća lica, upotreba vazduhoplova od trenutka davanja snage motorima u svrhu vožnje po tlu ili stvarnog uzlijetanja do trenutka kada je on na tlu, a motori su potpuno zaustavljeni, ili kretanje vazduhoplova pomoću vozila za tegljenje ili potiskivanje ili pomoću sila koje su tipične za pogon ili uzgon vazduhoplova, naročito vazdušnih struja.”</p> <p style="text-align: center;">Član 29</p> <p>Član 42 mijenja se i glasi:</p>	
---	--	--

<p>operaci ja”</p>	<p>Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova dužan je da zaključiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom vazduhoplova u letu pričinu trećim licima i putnicima.</p> <p>Treće lice iz stava 1 ovog člana je svako lice, osim putnika i članova letачke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta.</p> <p>Putnik iz stava 1 ovog člana je svako lice koje se prevozi vazduhoplovom, uz saglasnost vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova, osim članova letачke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta.</p> <p>Operator sistema bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela dužan je da, prilikom izvođenja letачkih operacija bespilotnim vazduhoplovom ili vazduhoplovnim modelom operativne mase 250 grama i više, ili prilikom izvođenja letачkih operacija za koje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja izdaje dozvolu, odobrenje ili drugi ekvivalentni dokument posjeduje ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela u letu pričinu trećim licima.“</p>	
<p>Član 4 Načela osiguranja</p> <p>1. Vazdušni prevoznici i operatori vazduhoplova navedeni u članu 2. osiguravaju se u skladu s ovom Regulativa od odgovornosti specifične za vazduhoplovstvo u odnosu na putnike, prtljag, teret i treće osobe. Osigurani rizici uključuju ratne operacije, terorizam, otmice, sabotaže, nezakonito preuzimanje vazduhoplova te javne nemire.</p> <p>2. Vazdušni prevoznici i operatori vazduhoplova moraju osigurati pokriće osiguranja za svaki pojedini let, bez obzira na to da li vazduhoplov koji se upotrebljava njima stoji na raspolaganju kao njihovo vlasništvo ili putem nagodbe o lizingu bilo kojeg oblika, ili sporazuma o zajedničkom djelovanju ili o franšizi, o partnerstvu „code sharing” (zajedničko prodavanje mjesta na istom letu) ili bilo kojeg drugog sporazuma iste prirode.</p> <p>3. Ova Regulativa ne dovodi u pitanje pravila o odgovornosti koja proizilaze iz: –međunarodnih konvencija kojih su države članice i/ili Zajednica stranke,</p>	<p>Član 29</p> <p>Član 42 mijenja se i glasi:</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova dužan je da zaključiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom vazduhoplova u letu pričinu trećim licima i putnicima.</p> <p>Treće lice iz stava 1 ovog člana je svako lice, osim putnika i članova letачke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta.</p> <p>Putnik iz stava 1 ovog člana je svako lice koje se prevozi vazduhoplovom, uz saglasnost vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova, osim članova letачke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta.</p> <p>Ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana pokriva i štete pričinjene teretu i prtljagu, osim za vazduhoplove koji se ne koriste u komercijalne svrhe.</p> <p>Ugovorom o osiguranju iz stava 1 ovog člana pokrivene su i štete zbog rizika rata i terorizma, osim za vazduhoplove kojima MTOM iznosi do 500 kg.</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik stranog vazduhoplova koji ulazi u vazdušni prostor Crne Gore mora biti osiguran od odgovornosti za štetu iz stava 1 ovog člana, ako nema drugo obezbjeđenje za naknadu štete ili ako potvrđenim međunarodnim ugovorom nije drugačije uređeno.</p> <p>Izuzetno od stava 6 ovog člana, vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova koji nije registrovan u Crnoj Gori i čije operacije ne uključuju slijetanje na teritoriju ili polijetanje sa teritorije Crne Gore nego samo let u vazdušnom prostoru Crne Gore, nije dužan da ugovorom o osiguranju iz stava 1 ovog člana ima pokrivene štete pričinjene putnicima, teretu i prtljagu.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>

<p>— prava Zajednice, i</p> <p>— nacionalnog prava država članica.</p>	<p>Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova, upisanog u Registar civilnih vazduhoplova Crne Gore, dužan je da prilikom izdavanja i produženja važenja potvrde o provjeri plovidbenosti vazduhoplova dostavi ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana nezavisnom pravnom licu koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja.</p> <p>Operator sistema bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela dužan je da, prilikom izvođenja letačkih operacija bespilotnim vazduhoplovom ili vazduhoplovnim modelom operativne mase 250 grama i više, ili prilikom izvođenja letačkih operacija za koje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja izdaje dozvolu, odobrenje ili drugi ekvivalentni dokument posjeduje ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela u letu pričini trećim licima.“</p>	<p>Član 5</p> <p>Usklađenost</p> <p>1. Vazdušni prevoznici i, kada je to potrebno, operatori vazduhoplova navedeni u članu 2. dokazuju usklađenost sa zahtjevima u vezi s osiguranjem utvrđenim u ovoj Regulativi tako da u nadležnim tijelima dotične države članice arhiviraju potvrdu o osiguranju ili neki drugi dokaz o valjanom osiguranju.</p> <p>2. Za svrhe ovog člana „dotična država članica“ znači država članica koja je dodijelila operativnu licencu vazdušnom prevozniku iz Zajednice ili država članica u kojoj je registrovan vazduhoplov operatora vazduhoplova. Za vazdušne prevoznike i operatore vazduhoplova koji nisu iz Zajednice i koji se koriste vazduhoplovima registrovanim van Zajednice, „dotična država članica“ znači država članica u koju ili iz koje se obavljaju letovi.</p> <p>3. Izuzetno od odredaba stava 1., države članice nad kojima je obavljen let mogu zahtijevati da vazdušni prevoznici i operatori vazduhoplova navedeni u članu 2. pruže dokaz o valjanom osiguranju u skladu s ovom Regulativom.</p> <p>4. Što se tiče vazdušnih prevoznika i operatora vazduhoplova iz Zajednice koji se</p>	<p>Član 29</p> <p>Član 42 mijenja se i glasi:</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova dužan je da zaključiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom vazduhoplova u letu pričini trećim licima i putnicima.</p> <p>Treće lice iz stava 1 ovog člana je svako lice, osim putnika i članova letačke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta.</p> <p>Putnik iz stava 1 ovog člana je svako lice koje se prevozi vazduhoplovom, uz saglasnost vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova, osim članova letačke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta.</p> <p>Ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana pokriva i štete pričinjene teretu i prtljagu, osim za vazduhoplove koji se ne koriste u komercijalne svrhe.</p> <p>Ugovorom o osiguranju iz stava 1 ovog člana pokrivena su i štete zbog rizika rata i terorizma, osim za vazduhoplove kojima MTOM iznosi do 500 kg.</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik stranog vazduhoplova koji ulazi u vazdušni prostor Crne Gore mora biti osiguran od odgovornosti za štetu iz stava 1 ovog člana, ako nema drugo obezbjeđenje za naknadu štete ili ako potvrđenim međunarodnim ugovorom nije drugačije uređeno.</p> <p>Izuzetno od stava 6 ovog člana, vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova koji nije registrovan u Crnoj Gori i čije operacije ne uključuju slijetanje na teritoriju ili polijetanje sa teritorije Crne Gore nego samo let u vazdušnom prostoru Crne Gore, nije dužan da ugovorom o osiguranju iz stava 1 ovog člana ima pokrivena štete pričinjene putnicima, teretu i prtljagu.</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova, upisanog u Registar civilnih vazduhoplova Crne Gore, dužan je da prilikom izdavanja i produženja važenja potvrde o provjeri plovidbenosti vazduhoplova dostavi ugovor</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	
--	---	--	---	--------------------------	--

<p>koriste vazduhoplovima registrovanim u Zajednici, čuvanje dokaza o osiguranju u državi članici navedenoj u stavu 2. dovoljno je za sve države članice, ne dovodeći u pitanje primjenu člana 8. stava 6.</p> <p>5. U izuzetnim slučajevima sloma tržišta osiguranja, Komisija može, u skladu s postupkom navedenim u članu 9. stavu 2., odrediti odgovarajuće mjere za primjenu stava 1.</p>	<p>o osiguranju iz stava 1 ovog člana nezavisnom pravnom licu koje vrši javna ovlaštenja u oblasti vazdušnog saobraćaja.</p> <p>Operator sistema bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela dužan je da, prilikom izvođenja letačkih operacija bespilotnim vazduhoplovom ili vazduhoplovnim modelom operativne mase 250 grama i više, ili prilikom izvođenja letačkih operacija za koje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlaštenja u oblasti vazdušnog saobraćaja izdaje dozvolu, odobrenje ili drugi ekvivalentni dokument posjeduje ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela u letu pričini trećim licima.“</p>
<p>Član 6 Osiguranje odgovornosti u odnosu na putnike, prtljag i teret</p> <p>1. Najniže pokrće iz osiguranja za odgovornost u odnosu na putnike iznosi 250 000 SDR-a po putniku. Međutim, kada su u pitanju nekomercijalne operacije vazduhoplovima čija je najviša dopuštena masa pri uzlijetanju 2 700 kg ili manje, države članice mogu odrediti niži nivo najnižeg pokrća iz osiguranja, pod uslovom da takvo pokrće iznosi najmanje 100 000 SDR-a po putniku.</p> <p>Stavove 2 i 3 mijenja Regulatoriva 32010R0285</p> <p>4. Stavovi 1., 2. i 3. ne primjenjuju se na letove iznad državnog područja država članica koje su izvršili vazdušni prevoznici koji nisu iz Zajednice i operatori vazduhoplova koji se koriste vazduhoplovima koji su registrovani van Zajednice te letovi koji ne uključuju slijetanje na ili uzlijetanje s tih državnih područja.</p> <p>5. Vrijednosti navedene u ovom članu mogu se, prema potrebi, izmijeniti u skladu s postupkom navedenim u članu 9. stavu 2. tamo gdje izmjene u relevantnim međunarodnim ugovorima upućuju na nužnost tih izmjena.</p>	<p>Član 29</p> <p>Član 42 mijenja se i glasi:</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova dužan je da zaključiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom vazduhoplova u letu pričini trećim licima i putnicima.</p> <p>Treće lice iz stava 1 ovog člana je svako lice, osim putnika i članova letačke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta.</p> <p>Putnik iz stava 1 ovog člana je svako lice koje se prevozi vazduhoplovom, uz saglasnost vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova, osim članova letačke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta.</p> <p>Ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana pokriva i štete pričinjene teretu i prtljagu, osim za vazduhoplove koji se ne koriste u komercijalne svrhe.</p> <p>Ugovorom o osiguranju iz stava 1 ovog člana pokrivena su i štete zbog rizika rata i terorizma, osim za vazduhoplove kojima MTOM iznosi do 500 kg.</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik stranog vazduhoplova koji ulazi u vazdušni prostor Crne Gore mora biti osiguran od odgovornosti za štetu iz stava 1 ovog člana, ako nema drugo obezbjeđenje za naknadu štete ili ako potvrđenim međunarodnim ugovorom nije drugačije uređeno.</p> <p>Izuzetno od stava 6 ovog člana, vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova koji nije registrovan u Crnoj Gori i čije operacije ne uključuju slijetanje na teritoriju ili polijetanje sa teritorije Crne Gore nego samo let u vazdušnom prostoru Crne Gore, nije dužan da ugovorom o osiguranju iz stava 1 ovog člana ima pokrivena štete pričinjene putnicima, teretu i prtljagu.</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova, upisanog u Registar civilnih vazduhoplova Crne Gore, dužan je da prilikom izdavanja i produženja važenja potvrde o provjeri plovidbenosti vazduhoplova dostavi ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana nezavisnom pravnom licu koje vrši javna ovlaštenja u oblasti vazdušnog saobraćaja.</p> <p style="text-align: center;">Potpuno usklađeno</p>

Operator sistema bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela dužan je da, prilikom izvođenja letačkih operacija bespilotnim vazduhoplovom ili vazduhoplovnim modelom operativne mase 250 grama i više, ili prilikom izvođenja letačkih operacija za koje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja izdaje dozvolu, odobrenje ili drugi ekvivalentni dokument posjeduje ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela u letu pričini trećim licima.“

Član 30

Član 43 mijenja se i glasi:

„Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 42 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma.

Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona iznosi:

1) za štete prčinjene trećim licima:

za vazduhoplove kojima MTOM iznosi:

- od 250 gr do 900 gr, 3.000 SDR
- od 901 gr do 4 kg, 5.000 SDR
- od 4,01 kg do 25 kg, 10.000 SDR
- od 25,01 kg do 150 kg, 20.000 SDR
- od 150,01 kg do 500 kg, 750.000 SDR
- od 500,01 do 1.000 kg, 1.500.000 SDR,
- od 1.000,01 do 2.700 kg, 3.000.000 SDR,
- od 2.700,01 do 6.000 kg, 7.000.000 SDR,
- od 6.000,01 do 12.000 kg, 18.000.000 SDR,
- od 12.000,01 do 25.000 kg, 80.000.000 SDR,
- od 25.000,01 do 50.000 kg, 150.000.000 SDR,
- od 50.000,01 do 200.000 kg, 300.000.000 SDR,
- od 200.000,01 do 500.000 kg, 500.000.000 SDR,
- iznad 500.000,01 kg, 700.000.000 SDR;

2) za po jedinog putnika, 250.000 SDR;

3) za registrovan prtljag po putniku, 1.288 SDR; i

4) za teret koji se prevozi po kg, 22 SDR.

Izuzetno od stava 2 tačka 1 alineja 5 ovog člana, najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona za štete prčinjene trećim licima, iznosi 128.821 SDR za:

- letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu, uključujući paraglajdere na motorni pogon i zmajeve na motorni pogon, i
- vazduhoplove, uključujući i jedrilice, sa najvećom dozvoljenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg: ultralake vazduhoplove koji se koriste u nekomercijalne svrhe i ultralake

	<p>vazduhoplove koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tokom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica, ako nijesu u pitanju obaveze u vezi sa osiguranjem koje se odnose na rizike od rata i terorizma.</p> <p>Izuzetno od stava 2 tačka 2 ovog člana, najniža osigurana suma po štetnom događaju, određena ugovorom o osiguranju iz člana 42 ovog zakona, za vazduhoplove kojima MTOM iznosi 2.700 kg ili manje, koji se ne koriste u komercijalne svrhe, za pojedinog putnika iznosi 128.821 SDR.</p> <p>Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 stav 9 ovog zakona za bespilotne vazduhoplove ili vazduhoplovne modele operativne mase manje od 250 grama, kada se njima izvode letačke operacije za koje je potrebna dozvola, odobrenje ili drugi ekvivalentan dokument, koji izdaje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja, iznosi 3.000 SDR. Odluku o izmjeni osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.“</p>																															
	<p>Član 30</p> <p>Član 43 mijenja se i glasi:</p> <p>„Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 42 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma. Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona iznosi:</p> <p>1) za štete prčinjene trećim licima: za vazduhoplove kojima MTOM iznosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - od 250 gr do 900 gr, 3.000 SDR - od 901 gr do 4 kg, 5.000 SDR - od 4,01 kg do 25 kg, 10.000 SDR - od 25,01 kg do 150 kg, 20.000 SDR - od 150,01 kg do 500 kg, 750.000 SDR - od 500,01 do 1.000 kg, 1.500.000 SDR, - od 1.000,01 do 2.700 kg, 3.000.000 SDR, - od 2.700,01 do 6.000 kg, 7.000.000 SDR, - od 6.000,01 do 12.000 kg, 18.000.000 SDR, - od 12.000,01 do 25.000 kg, 80.000.000 SDR, - od 25.000,01 do 50.000 kg, 150.000.000 SDR, - od 50.000,01 do 200.000 kg, 300.000.000 SDR, - od 200.000,01 do 500.000 kg, 500.000.000 SDR, - iznad 500.000,01 kg, 700.000.000 SDR; <p>2) za pojedinog putnika, 250.000 SDR;</p> <p>3) za registrovan prtljag po putniku, 1.288 SDR; i</p> <p>4) za teret koji se prevozi po kg, 22 SDR.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>																														
	<p>Član 7</p> <p>Osiguranje odgovornosti u odnosu na treće osobe</p> <p>1. Najniže pokrivenje iz osiguranja za odgovornost u odnosu na treće osobe po nesreći za svaki pojedini vazduhoplov je:</p> <table border="1" data-bbox="885 1574 1524 2083"> <thead> <tr> <th>Kategorija</th> <th>MTOM (kg)</th> <th>Najniže osiguranje (u milionima SDR-a)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>< 500</td> <td>0,75</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>< 1 000</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>< 2 700</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>< 6 000</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>< 12 000</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>< 25 000</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>< 50 000</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>8.</td> <td>< 200 000</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>9.</td> <td>< 500 000</td> <td>500</td> </tr> </tbody> </table>	Kategorija	MTOM (kg)	Najniže osiguranje (u milionima SDR-a)	1.	< 500	0,75	2.	< 1 000	1,5	3.	< 2 700	3	4.	< 6 000	7	5.	< 12 000	18	6.	< 25 000	80	7.	< 50 000	150	8.	< 200 000	300	9.	< 500 000	500	
Kategorija	MTOM (kg)	Najniže osiguranje (u milionima SDR-a)																														
1.	< 500	0,75																														
2.	< 1 000	1,5																														
3.	< 2 700	3																														
4.	< 6 000	7																														
5.	< 12 000	18																														
6.	< 25 000	80																														
7.	< 50 000	150																														
8.	< 200 000	300																														
9.	< 500 000	500																														

<table border="1"> <tr> <td>10.</td> <td>≥ 500 000</td> <td>700</td> </tr> </table>	10.	≥ 500 000	700	<p>Ako u bilo kojem trenutku vazdušnom prevozniku ili operatoru vazduhoplova ne stoji na raspolaganju pokriće osiguranja za štetu naneseu trećim osobama zbog rizika rata ili terorizma posebno za svaku pojedinu nesreću, takav vazdušni prevoznik ili operator vazduhoplova može ispuniti svoju obavezu osiguravanja od takvih rizika osiguranjem na osnovu ukupnog iznosa pokrivača. Komisija pažljivo prati primjenu ove odredbe kako bi se osiguralo da je takav ukupni iznos najmanje jednak relevantnom iznosu utvrđenom u tablici.</p> <p>2. Vrijednosti navedene u ovom članu mogu se, prema potrebi, izmijeniti u skladu s postupkom navedenim u članu 9. stavu 2. tamo gdje izmjene u relevantnim međunarodnim ugovorima upućuju na nužnost tih izmjena.</p>	<p>Izuzetno od stava 2 tačka 1 alineja 5 ovog člana, najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona za štete prčinjene trećim licima, iznosi 128.821 SDR za:</p> <ul style="list-style-type: none"> - letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu, uključujući paraglajdere na motorni pogon i zmajeve na motorni pogon, i - vazduhoplove, uključujući i jedrilice, sa najvećom dozvoljenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg: ultralake vazduhoplove koji se koriste u nekomercijalne svrhe i ultralake vazduhoplove koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tokom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica, ako nijesu u pitanju obaveze u vezi sa osiguranjem koje se odnose na rizike od rata i terorizma. <p>Izuzetno od stava 2 tačka 2 ovog člana, najniža osigurana suma po štetnom događaju, određena ugovorom o osiguranju iz člana 42 ovog zakona, za vazduhoplove kojima MTOM iznosi 2.700 kg ili manje, koji se ne koriste u komercijalne svrhe, za pojednog putnika iznosi 128.821 SDR.</p> <p>Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 stav 9 ovog zakona za bespilotne vazduhoplove ili vazduhoplovne modele operativne mase manje od 250 grama, kada se njima izvode letačke operacije za koje je potrebna dozvola, odobrenje ili drugi ekvivalentan dokument, koji izdaje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlaštenja u oblasti vazdušnog saobraćaja, iznosi 3.000 SDR. Odluku o izmjeni osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.“</p>		
10.	≥ 500 000	700					
<p>Član 8 Sprovođenje i sankcije</p> <p>1. Države članice osiguravaju da vazdušni prevoznici i operatori vazduhoplova udovoljavaju zahtjevima iz člana 2. utvrđenim u ovoj Regulativi.</p> <p>2. Za svrhe stava 1. i ne dovodeći u pitanje stav 7., dotična država članica može zatražiti dokaz o usklađenosti sa zahtjevima u vezi s osiguranjem utvrđenim u ovoj Regulativi kada su u pitanju preleti obavljani od strane vazdušnih prevoznika koji nisu iz Zajednice i vazduhoplova koji su registrovani van Zajednice, a koji letovi ne uključuju slijetanje na ili uzlijetanje s državnog područja bilo koje države članice, kao i kada su u pitanju zaustavljanja takvih vazduhoplova u</p>	<p style="text-align: center;">Član 42</p> <p>Član 65 mijenja se i glasi:</p> <p>“Novčanom kaznom od 1.000 do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice - društvo za osiguranje, ako:</p> <p>17) ne zaključuje ugovor o obaveznom osiguranju u skladu sa članom 7 ovog zakona;</p> <p>18) ne dostavi regulatornom organu uslove osiguranja, najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom i pravilima struke osiguranja (član 10 stav 2);</p> <p>19) ne dostavi regulatornom organu tarife premija i premijski sistem sa tehničkim osnovama za izračunavanje tarife, najkasnije 60 dana prije dana predviđenog za početak njihove primjene, radi provjere usklađenosti sa zakonom, aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja (član 10 stav 3);</p>	<p style="text-align: center;">Potpuno usklađeno</p>					

<p>državama članicama zbog razloga koji nisu u vezi s prevozom.</p> <p>3. Gdje je to potrebno, države članice mogu zatražiti dodatni dokaz od vazdušnog prevoznika, operatora vazduhoplova ili predmetnog osiguravača.</p> <p>4. Sankcije za kršenje ove Regulative efikasne srazmjerne i odvraćajuće.</p> <p>5. Kada su u pitanju vazdušni prevoznici iz Zajednice, te sankcije mogu uključivati povlačenje operativne licence, što podliježe i što je u skladu s relevantnim odredbama prava Zajednice.</p> <p>6. Kada su u pitanju vazdušni prevoznici koji nisu iz Zajednice te operatori vazduhoplova koji se koriste vazduhoplovima koji su registrovani van Zajednice, sankcije mogu uključivati odbijanje prava slijetanja na državno područje države članice.</p> <p>7. Tamo gdje države članice ocijene da uslovi iz ove Regulative nisu ispunjeni, ne dopuštaju da vazduhoplov poleti prije nego što vazdušni prevoznik ili predmetni operator vazduhoplova ne pruži dokaz o odgovarajućem pokriću iz osiguranja u skladu s ovom Regulativom.</p>	<p>20) oštećenom licu ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete ili obrazloženi odgovor u roku od 60 dana od dana prijema odštetnog zahtjeva (član 12 stav 3);</p> <p>21) oštećenom licu ne ponudi i ne isplati nesporni dio naknade štete na ime predjuma (član 13);</p> <p>22) ne isplati utvrđeni iznos naknade štete u cjelosti u roku od osam dana od dana odlučivanja u skladu sa čl. 12 i 13 ovog zakona, odnosno od dana zaključenja sporazuma za naknadu štete (član 15 stav 1);</p> <p>23) ne utvrdi pravila postupka rješavanja odštetnih zahtjeva, na način propisan članom 17 stav 2 ovog zakona (član 17 stav 1);</p> <p>24) na svojoj internet stranici i na drugi pogodan način ne objavi pravila postupka iz člana 17 stav 1 ovog zakona (član 17 stav 3);</p> <p>25) ne naknadi stvarnu štetu fondovima zdravstvenog, penzijskog i invalidskog osiguranja u granicama obaveza preuzetih ugovorom o osiguranju (član 18 stav 1);</p> <p>26) ne prikuplja, ne vodi ili ne obrađuje statističke i druge podatke u skladu sa čl. 19 i 20 ovog zakona;</p> <p>27) ne dostavi regulatornom organu tražene podatke iz člana 19 ovog zakona (član 19 stav 6);</p> <p>28) licu koje je zaključilo ugovor o osiguranju od autoodgovornosti na zahtjev ne izda potvrdu o postojanju i broju odštetnih zahtjeva koje su treća lica podnijela u vezi sa tim vozilom, za period od posljednjih pet godina koje prethode zasnivanju ugovornog odnosa (član 27 stav 3);</p> <p>29) ne uruči osiguraniku, uz polisu, primjerak Evropskog izvještaja o nezgodi koji je osiguranik dužan da drži u vozilu i predoči ovlaštenom licu na njegov zahtjev (član 28 stav 1);</p> <p>30) ne imenuje ovlaštenog predstavnika u skladu sa članom 41 ovog zakona;</p> <p>31) ne obezbijedi sredstva potrebna za obavljanje zakonom povjerenih poslova udruženja (član 50); i</p> <p>32) ne dostavlja redovno Udruženju podatke iz člana 62 stav 3 ovog zakona (član 62 stav 6).</p> <p>Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 do 2.000 eura.”</p>	
<p>Čl. 9-11</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>
<p>Regulativa EU br. 285/2010</p>		
<p>Član 1</p> <p>U članu 6. Regulative (EZ) br. 785/2004, stavovi 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim: „2. Za odgovornost u odnosu na prtljag, najniže</p>	<p>Član 30</p> <p>Član 43 mijenja se i glasi:</p> <p>„Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 42 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>

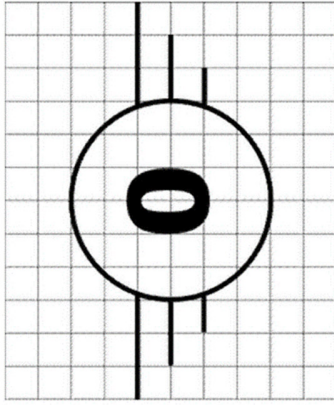
<p>pokriće iz osiguranja iznosi 1 131 SDR-a po putniku na komercijalnim letovima. 3. Za odgovornost u odnosu na teret, najniže pokriće iz osiguranja iznosi 19 SDR-a po kilogramu na komercijalnim letovima.”</p>	<p>Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona iznosi:</p> <p>1) za štete prčinjene trećim licima: za vazduhoplove kojima MTOM iznosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - od 250 gr do 900 gr, 3.000 SDR - od 901 gr do 4 kg, 5.000 SDR - od 4,01 kg do 25 kg, 10.000 SDR - od 25,01 kg do 150 kg, 20.000 SDR - od 150,01 kg do 500 kg, 750.000 SDR - od 500,01 do 1.000 kg, 1.500.000 SDR, - od 1.000,01 do 2.700 kg, 3.000.000 SDR, - od 2.700,01 do 6.000 kg, 7.000.000 SDR, - od 6.000,01 do 12.000 kg, 18.000.000 SDR, - od 12.000,01 do 25.000 kg, 80.000.000 SDR, - od 25.000,01 do 50.000 kg, 150.000.000 SDR, - od 50.000,01 do 200.000 kg, 300.000.000 SDR, - od 200.000,01 do 500.000 kg, 500.000.000 SDR, - iznad 500.000,01 kg, 700.000.000 SDR; <p>2) za pojedinog putnika, 250.000 SDR;</p> <p>3) za registrovan prtljag po putniku, 1.288 SDR; i</p> <p>4) za teret koji se prevozi po kg, 22 SDR.</p> <p>Izuzetno od stava 2 tačka 1 alineja 5 ovog člana, najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona za štete prčinjene trećim licima, iznosi 128.821 SDR za:</p> <ul style="list-style-type: none"> - letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu, uključujući paraglajdere na motorni pogon i zmajeve na motorni pogon, i - vazduhoplove, uključujući i jedrilice, sa najvećom dozvoljenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg: ultralake vazduhoplove koji se koriste u nekomercijalne svrhe i ultralake vazduhoplove koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tokom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica, ako nijesu u pitanju obaveze u vezi sa osiguranjem koje se odnose na rizike od rata i terorizma. <p>Izuzetno od stava 2 tačka 2 ovog člana, najniža osigurana suma po štetnom događaju, određena ugovorom o osiguranju iz člana 42 ovog zakona, za vazduhoplove kojima MTOM iznosi 2.700 kg ili manje, koji se ne koriste u komercijalne svrhe, za pojedinog putnika iznosi 128.821 SDR.</p> <p>Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 stav 9 ovog zakona za bespilotne vazduhoplove ili vazduhoplovne modele operativne mase manje od 250 grama, kada se njima izvode letačke operacije za koje je potrebna dozvola, odobrenje</p>
---	--

		<p>ili drugi ekvivalentan dokument, koji izdaje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlaštenja u oblasti vazdušnog saobraćaja, iznosi 3.000 SDR. Odluku o izmjeni osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.“</p>	
<p>Član 2 Ova Regulatorna stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>
<p>Saopštenje Komisije 2016/C 210/01</p>	<p>Član 24</p>	<p>U članu 33 stav 2 mijenja se i glasi: „Najniža osigurana suma je: 1) u slučaju štete zbog smrti, tjelesne povrede i oštećenja zdravlja do iznosa od 6.070.000 eura po štetnom događaju, bez obzira na broj oštećenih lica; i 2) u slučaju uništenja ili oštećenja stvari do iznosa od 1.220.000 eura po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenih lica.“</p> <p>Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju "Sl. list CG", br. 44/2012 Osigurana suma Član 33</p> <p>Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 25 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma.</p> <p>Najniža osigurana suma je: 1) u slučaju štete zbog smrti, tjelesne povrede i oštećenja zdravlja do iznosa od 6.070.000 eura po štetnom događaju, bez obzira na broj oštećenih lica; i 2) u slučaju uništenja ili oštećenja stvari do iznosa od 1.220.000 eura po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenih lica.“</p> <p>Odluku o povećanju osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.</p> <p>Ako ima više oštećenih lica, a ukupna naknada štete je veća od iznosa iz stava 2 ovog člana, prava oštećenih lica prema društvu za osiguranje smanjuju se srazmjerno do sume osiguranja iz stava 2 ovog člana.</p> <p>Društvo za osiguranje koje je jednom oštećenom licu isplatilo veći iznos od iznosa koji mu pripada, jer nije znalo, niti je moglo znati da postoje i druga oštećena lica, ostalim oštećenim licima srazmjerno snižava naknadu u skladu sa stavom 4 ovog člana i ostaje prema tim oštećenim licima u obavezi samo do visine preostalog iznosa osigurane sume iz stava 2 ovog člana.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>
<p>Regulatorna broj 2019/945</p>			

ANEKS

DIO 1

Zahtjevi za sistem bespilotnih vazduhoplova klase C0
UAS klase C0 nosi sljedeću identifikacionu oznaku na bespilotnom vazduhoplovu:



UAS-ovi klase C0 ispunjavaju sljedeće:

- (1) maksimalna masa na polijetanju (MTOM) manja je od 250 kg, uključujući isplativi teret;
- (2) najveća brzina nivo leta iznosi 19 m/s;
- (3) najveća moguća visina iznad tačke polijetanja ograničena je na 120 m;
- (4) rukovalac bespilotnog vazduhoplova može sigurno da upravlja u pogledu stabilnosti, sposobnosti manevrisanja i performansi opreme za prenos podataka prateći instrukcije proizvođača kada je to neophodno u svim predviđenim operativnim uslovima, uključujući praćenje kvara jednog ili, ako je potrebno, više sistema;
- (5) moraju biti projektovani i izrađeni tako da se eventualne povrede ljudi tokom rada svedu na najmanju moguću mjeru, oštre ivice se izbjegavaju osim ako je to tehnički neizbježno zbog dobre prakse projektovanja i proizvodnje. Ako su opremljeni propelerima, projektovani su tako da se ograniče povrede koje mogu da nanesu kraci propelera;
- (6) rade na električnu energiju, a nazivni im napon ne prelazi 24 V istosmjernne struje ili

Član 30

Član 43 mijenja se i glasi:

„Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 42 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma. Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona iznosi:

1) za štete prčinjene trećim licima:

za vazduhoplove kojima MTOM iznosi:

- od 250 gr do 900 gr, 3.000 SDR
 - od 901 gr do 4 kg, 5.000 SDR
 - od 4,01 kg do 25 kg, 10.000 SDR
 - od 25,01 kg do 150 kg, 20.000 SDR
 - od 150,01 kg do 500 kg, 750.000 SDR
 - od 500,01 do 1.000 kg, 1.500.000 SDR,
 - od 1.000,01 do 2.700 kg, 3.000.000 SDR,
 - od 2.700,01 do 6.000 kg, 7.000.000 SDR,
 - od 6.000,01 do 12.000 kg, 18.000.000 SDR,
 - od 12.000,01 do 25.000 kg, 80.000.000 SDR,
 - od 25.000,01 do 50.000 kg, 150.000.000 SDR,
 - od 50.000,01 do 200.000 kg, 300.000.000 SDR,
 - od 200.000,01 do 500.000 kg, 500.000.000 SDR,
 - iznad 500.000,01 kg, 700.000.000 SDR;
- 2) za po jedinog putnika, 250.000 SDR;
- 3) za registrovan prtljag po putniku, 1.288 SDR; i
- 4) za teret koji se prevozi po kg, 22 SDR.

Izuzetno od stava 2 tačka 1 alineja 5 ovog člana, najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona za štete prčinjene trećim licima, iznosi 128.821 SDR za:

- letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu, uključujući paraglajdere na motorni pogon i zmajeve na motorni pogon, i
- vazduhoplove, uključujući i jedrilice, sa najvećom dozvoljenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg: ultralake vazduhoplove koji se koriste u nekomercijalne svrhe i ultralake vazduhoplove koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tokom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica, ako nijesu u pitanju obaveze u vezi sa osiguranjem koje se odnose na rizike od rata i terorizma.

Izuzetno od stava 2 tačka 2 ovog člana, najniža osigurana suma po štetnom događaju, određena ugovorom o osiguranju iz člana 42 ovog zakona, za vazduhoplove kojima MTOM iznosi 2.700 kg ili manje, koji se

Regulativom

(EZ) broj 785/2004 je uređeno osiguranje u vazdušnom saobraćaju, međutim navedena regulativa se ne odnosi na bespilotne vazduhoplove mase manje od 20 kg.

Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju ("Službeni list CG", broj 44/12) iz obaveze osiguranja su isključeni

Potpuno usklađeno

vazduhoplovi kojima je MTOM manja od 20 kg, što znači da obavezi osiguranja ne podliježu bespilotni MTOM < 20 kg. Studije su pokazale da bi bespilotni vazduhoplovi mase pri polijetanju od 250 g ili veće predstavljali rizik za sigurnost vazdušnog

<p>ne koriste u komercijalne svrhe, za pojednog putnika iznosi 128.821 SDR.</p> <p>Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 stav 9 ovog zakona za bespilotne vazduhoplove ili vazduhoplovne modele operativne mase manje od 250 grama, kada se njima izvode letačke operacije za koje je potrebna dozvola, odobrenje ili drugi ekvivalentan dokument, koji izdaje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja, iznosi 3.000 SDR. Odluku o izmjeni osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.“</p>	<p>saobraćaja, zbog novim evropskim regulativama postoji obaveza registracije operatora navedenih bespilotnih vazduhoplova. Podjelu koju smo predložili je u skladu sa regulativama 945/2019 i 947/2019, kojima su navedene podjele izvršene proporcionalno nivou rizika koji operacije predstavljaju u zavisnosti od MTOM bespilotnih vazduhoplova. Imajući u vidu da visine osiguranih suma nijesu utvrđene evropskim propisima i da Agencija za civilno vazduhoplovstvo nije nadležna da utvrđuje visine osiguranih suma, ovdje smo naveli predloge, kako</p>
<p>ekvivalentan napon izmjenične struje; dostupni dijelovi ne smiju biti pod naponom koji je veći od 24 V istosmjerne struje ili ekvivalentnim naponom izmjenične struje; unutrašnji naponi ne smiju biti veći od 24 V istosmjerne struje ili ekvivalentnog napona izmjenične struje osim ako je osigurano da tako nastala kombinacija napona i struje ne vodi do rizika niti može da uzrokuje električni udar, čak i kada je UAS oštećen;</p> <p>(7) ako je opremljen režimom praćenja (follow-me) i kada je ova funkcija uključena, bespilotni vazduhoplov se od rukovaoca bespilotnog vazduhoplova ne udaljava više od 50 m i omogućava rukovaocu bespilotnog vazduhoplova da vrati kontrolu nad bespilotnim vazduhoplovom;</p> <p>(8) plasirani su na tržište uz priručnik u kojem se navodi sljedeće:</p> <p>(a) karakteristike bespilotnog vazduhoplova, uključujući, ali ne samo:</p> <ul style="list-style-type: none"> — klasu bespilotnog vazduhoplova — masu bespilotnog vazduhoplova (uz opis referentne konfiguracije) i maksimalnu masu na polijetanju (MTOM); — opšte karakteristike dozvoljenih isplativih tereta u pogledu mase, dimenzije, interfejsa sa bespilotnim vazduhoplovom i druga moguća ograničenja; — daljinsko kontrolisanje bespilotnog vazduhoplova; — opis djelovanja bespilotnog vazduhoplova u slučaju gubitka opreme za prenos podataka; (b) jasna uputstva za upotrebu; (c) operativna ograničenja (uključujući ali ne samo meteorološke uslove i dnevne/noćne operacije); i (d) odgovarajući opis svih rizika povezanih sa operacijama UAS-a prilagođen godinama starosti korisnika. <p>(9) uključuje informativno obavještenje koje je objavila Agencija Evropske unije za</p>	

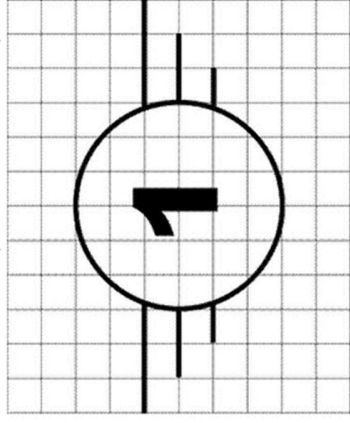
sigurnost vazdušnog saobraćaja (EASA) u kojem se navode primjenjiva ograničenja i obaveze, u skladu sa Sprovedbenom regulativom (EU) 2019/947.

(10) tačke 4, 5 i 6 ne primjenjuju se na UAS-ove koji se smatraju igračkama u smislu Direktive 2009/48/EZ o sigurnosti igračaka.

DIO 2

Zahtjevi za sistem bespilotnih vazduhoplova klase C1

UAS klase C1 nosi sljedeću identifikacionu oznaku na bespilotnom vazduhoplovu:



UAS-ovi klase C1 ispunjavaju sljedeće:

- (1) izrađeni su od materijala i imaju performanse i fizičke karakteristike takve da obezbjeđuju da energija koja se prenese na ljudsku glavu u slučaju udara pri konačnom ubrzanju bude manja od 80 J ili kao alternativa, imaju MTOM manju od 900 g, uključujući isplativ teret;
- (2) imaju najveću brzinu u nivou leta iznosi 19 m/s;
- (3) postižu visinu od najviše 120 m iznad tačke polijetanja ili su opremljeni sistemom koji ograničava visinu iznad površine ili iznad tačke polijetanja na 120 m ili na vrijednost koju odabere rukovalac bespilotnog vazduhoplova. Ako je moguće odabirati vrijednost, rukovaocu bespilotnog vazduhoplova pružene su jasne informacije o visini bespilotnog vazduhoplova iznad površine ili tačke polijetanja tokom leta.

bi ih razmotrili nadležni oragnii utvrdili da li su predložene visine osig.suma u redu ili ih ipak treba mijenjati.

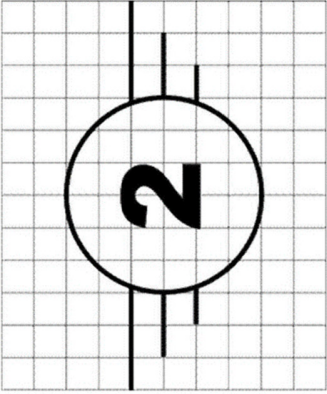
Regulativom 945/2019 utvrđuju se zahtjevi za projektovanje i proizvodnju sistema bespilotnih vazduhoplova („UAS“) predviđenih za korišćenje prema pravilima i uslovima definisanim u Sprovedbenoj regulativi (EU) 2019/947 i projektovanje i proizvodnju dodatka za daljinsku identifikaciju. Regulativom se takođe definiše i tip UAS-a čije projektovanje, proizvodnja i održavanje podliježe sertifikaciji. Regulativom se utvrđuju i pravila za stavljanje na

<p>(4) rukovalac bespilotnog vazduhoplova, prateći instrukcije proizvođača, sigurno upravlja u pogledu stabilnosti, sposobnosti manevrisanja i performansi opreme za prenos podataka, pod svim predviđenim operativnim uslovima, uključujući praćenje kvara jednog ili, ako je to potrebno, više sistema;</p> <p>(5) imaju potrebnu mehaničku snagu, uključujući sve potrebne sigurnosne faktore i, kada je to potrebno, stabilnost da izdrže sve sile kojima su izloženi tokom korišćenja, bez ikakvih lomova ili deformacija koje bi mogle da ometaju njegov siguran let;</p> <p>(6) projektovani su i izrađeni na način da se eventualne povrede ljudi tokom rada svedu na najmanju moguću mjeru, oštre ivice se izbjegavaju osim kada je to tehnički neizbježno zbog dobre prakse projektovanja i proizvodnje. Ako su opremljeni propelerima, projektovani su tako da se ograniče povrede koje mogu da nanesu kraci propelera;</p> <p>(7) ako se oprema za prenos podataka izgubi, bespilotni vazduhoplov posjeduje pouzdan i predvidljiv metod za povratak opreme za prenos podataka ili prekid leta na način kojim se smanjuje efekat na treće strane u vazduhu ili na zemlji;</p> <p>(8) osim ako nije riječ o bespilotnom vazduhoplovu sa fiksnim krilom garantovani A-ponderisani nivo zvučne snage LWA utvrđen u skladu sa dijelom 13 ne smije biti veći od nivoa utvrđenih u dijelu 15;</p> <p>(9) osim ako nije riječ o bespilotnom vazduhoplovu sa fiksnim krilom garantovani A-ponderisani nivo zvučne snage mora da se navede na bespilotnom vazduhoplovu i/ili njegovoj ambalaži u skladu sa dijelom 14;</p> <p>(10) rade na električnu energiju, a nazivni im napon ne prelazi 24 V istosmjernje struje ili ekvivalentan napon izmjenične struje; dostupni dijelovi ne smiju biti pod naponom</p>		<p>raspolaganje na tržištu UAS-a predviđenih za korišćenje u „otvorenoj” kategoriji i dodataka za daljinsku identifikaciju i za njihovo slobodno kretanje u Uniji.</p> <p>Ovom Regulativom utvrđuju se i pravila za operatore UAS-a iz trećih zemalja kada obavljaju operacije UAS-a u skladu sa Sprovedbenom regulativom (EU) 2019/947 u okviru vazdušnog prostora Jedinstvenog evropskog neba.</p> <p>Planirano je da se Regulativa 945/2019 preuzme u pravni sistem CG u IV kvartalu 2020. godine kroz Pravilnik o tehničkim zahtjevima koje mora ispunjavati proizvod-bespilotni</p>
--	--	--

<p>koji je veći od 24 V istosmjerne struje ili ekvivalentnim naponom izmjenične struje; unutrašnji naponi ne smiju biti veći od 24 V istosmjerne struje ili ekvivalentnog napona izmjenične struje osim ako je osigurano da tako nastala kombinacija napona i struje ne vodi do rizika niti može da uzrokuje električni udar, čak i kada je UAS oštećen;</p> <p>(11) imaju jedinstveni fizički serijski broj koji je u skladu sa normom ANSI/CTA-2063 za Serijske brojeve malih sistema bespilotnih vazduhoplova;</p> <p>(12) imaju direktnu daljinsku identifikaciju kojom se:</p> <p>(a) omogućava učitavanje registracionog broja operatora UAS-a u skladu sa članom 14 Sprovedbene regulative (EU) 2019/947 i isključivo prateći postupak predviđen sistemom registracije;</p> <p>(b) obezbjeđuje, u stvarnom vremenu tokom cijelog trajanja leta, direktno periodično emitovanje iz bespilotnog vazduhoplova koristeći otvoreni i dokumentovani protokol prenosa sljedećih podataka, na način da ih mogu direktno primiti postojeći mobilni uređaji unutar raspona emitovanja:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. registracioni broj operatora UAS-a; ii. jedinstveni fizički serijski broj bespilotnog vazduhoplova u skladu sa standardom ANSI/CTA-2063; iii. geografski položaj bespilotnog vazduhoplova i njegovu visinu iznad površine ili tačke polijetanja; iv. pravac rute izmjeren u pravcu kazaljke na satu u odnosu na pravi sjever i brzinu bespilotnog vazduhoplova u odnosu na tlo; i v. geografski položaj rukovoca bespilotnog vazduhoplova ili, ako on nije dostupan, tačke polijetanja; 		<p>vazduhoplov, za čije donošenje je, u skladu sa članom 6 stav 3 Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju usaglašenosti („Službeni list CG“, br. 53/11 i 33/14), nadležno Ministarstvo saobraćaja i pomorstva.</p>
--	--	--

		<p>(c) obezbjeđuje da korisnik ne može da mijenja podatke navedene u stavu (b) tačkama ii, iii, iv i v;</p> <p>(13) opremljeni su sistemom za geo-informisanost:</p> <p>(a) koji služi kao interfejs za učitavanje i ažuriranje podataka o ograničenjima vazdušnog prostora koji se odnose na položaj bespilotnog vazduhoplova i apsolutnu visinu nametnutu geografskom zonom, kako je utvrđeno članom 15 Sprovedbene regulative (EU) 2019/947, kojom se obezbjeđuje da se procesom učitavanja i ažuriranja takvih podataka ne narušava njihov integritet i važenje;</p> <p>(b) koji rukovaoca bespilotnog vazduhoplova upozorava na mogućem kršenju ograničenja vazdušnog prostora; i</p> <p>(c) koji pruža informacije rukovaocu bespilotnog vazduhoplova o statusu bespilotnog vazduhoplova i upozorava ga onda kada se sistemom za određivanje položaja ili navigacionim sistemom ne može obezbijediti pravilno funkcionisanje sistema za geo-informisanost;</p> <p>(14) ako bespilotni vazduhoplov ima funkciju kojom se ograničava njegov pristup određenim oblastima ili zapremimi vazdušnog prostora, ova funkcija će djelovati na takav način da interakcija sa sistemom za kontrolu leta bespilotnog vazduhoplova odvija nesmetano bez negativnog uticaja na sigurnost leta; osim toga, jasne informacije pružaju se rukovaocu bespilotnog vazduhoplova kada se ovom funkcijom sprečava da bespilotni vazduhoplov uđe u ove oblasti ili zapreminu vazdušnog prostora;</p> <p>(15) rukovaocu bespilotnog vazduhoplova pruža se jasno upozorenje onda kada baterija bespilotnog vazduhoplova ili njegove kontrolne stanice dostigne nizak nivo tako da rukovalac bespilotnog</p>
--	--	--

		<p>vazduhoplova ima dovoljno vremena za sigurno slijetanje bespilotnog vazduhoplova;</p> <p>(16) opremljeni su svjetlima:</p> <p>(a) kako bi se bespilotnim vazduhoplovom lakše upravljalo,</p> <p>(b) kako bi zbog uočljivosti bespilotnog vazduhoplova noću, dizajn svjetala omogućio licu na zemlji da razlikuje bespilotni vazduhoplov od vazduhoplova sa posadom;</p> <p>(17) ako je opremljen režimom praćenja (follow-me) i kada je ova funkcija uključena, bespilotni vazduhoplov se od rukovodioca bespilotnog vazduhoplova ne udaljava više od 50 m, i omogućava rukovodiocu bespilotnog vazduhoplova da vrati kontrolu nad bespilotnim vazduhoplovom;</p> <p>(18) plasirani su na tržište uz priručnik u kojem se navodi sljedeće:</p> <p>(a) karakteristike bespilotnog vazduhoplova, uključujući, ali ne samo:</p> <ul style="list-style-type: none"> — klasu bespilotnog vazduhoplova; — masu bespilotnog vazduhoplova (uz opis referentne konfiguracije) i maksimalnu masu na polijetanju (MTOM); — opšte karakteristike dozvoljenih isplativih tereta u pogledu mase, dimenzije, interfejsa sa bespilotnim vazduhoplovom i druga moguća ograničenja; — opremu i softver za daljinsko kontrolisanje bespilotnog vazduhoplova; — reference na protokol prenosa koji se koristi za direktno daljinsko emitovanje identifikacija; — nivo zvučne snage; — i opis djelovanja bespilotnog vazduhoplova u slučaju gubitka opreme za prenos podataka; <p>(b) jasna uputstva za upotrebu;</p> <p>(c) procedura za učitavanje ograničenja vazdušnog prostora;</p> <p>(d) uputstvo za održavanje;</p>
--	--	--

		<p>(e) procedure u slučaju poteškoća;</p> <p>(f) operativna ograničenja (uključujući ali ne samo meteorološke uslove i dnevne/noćne operacije); i</p> <p>(g) odgovarajući opis svih rizika koji se odnose na operacije UAS-a;</p> <p>(19) uključuje informativno obavještenje koje je objavila EASA u kojem se navode primjenjiva ograničenja i obaveze u skladu sa pravom EU-a.</p> <p>DIO 3</p> <p>Zahtjevi za sistem bespilotnih vazduhoplova klase C2</p> <p>UAS klase C2 nosi sljedeću identifikacionu oznaku na bespilotnom vazduhoplovu:</p>  <p>UAS-ovi klase C2 ispunjavaju sljedeće:</p> <p>(1) imaju MTOM manju od 4 kg, uključujući isplativi teret;</p> <p>(2) postižu visinu od najviše 120 m iznad tačke polijetanja ili su opremljeni sistemom koji ograničava visinu iznad površine ili iznad tačke polijetanja na 120 m ili na vrijednost koju odabere rukovalac bespilotnog vazduhoplova. Ako je moguće odabрати vrijednost, rukovaocu bespilotnog vazduhoplova pružene su jasne informacije o visini bespilotnog vazduhoplova iznad površine ili tačke polijetanja tokom leta;</p> <p>(3) rukovalac bespilotnog vazduhoplova sigurno upravlja uz odgovarajuću nadležnost, kako je definisano u Sprovedbenoj regulativi (EU) 2019/947, u pogledu stabilnosti, sposobnosti</p>
--	--	---

		<p>manevrisanja i performansi opreme za prenos podataka i prateći instrukcije proizvođača, pod svim predviđenim operativnim uslovima, uključujući praćenje kvara jednog ili, ako je to potrebno, više sistema;</p> <p>(4) imaju potrebnu mehaničku snagu, uključujući sve potrebne faktore sigurnosti i, kada je to potrebno, stabilnost da izdrže sve sile kojima su izloženi tokom korišćenja, bez ikakvih lomova ili deformacija koje bi mogle da ometaju njegov siguran let;</p> <p>(5) u slučaju vezanih bespilotnih vazduhoplova, imaju zateznu dužinu manju od 50 m i mehaničku snagu koja iznosi barem:</p> <p>(a) kad je riječ o vazduhoplovu koji je teži od vazduha, 10 puta veću od vazduhoplova koji je teži od vazduha pri najvećoj masi;</p> <p>(b) kad je riječ o vazduhoplovu lakšem od vazduha, 4 puta veću od sile koja je nastala kombinacijom maksimalnog statičkog potiska i aerodinamičke sile najveće dozvoljene brzine vjetra u letu;</p> <p>(6) projektovani su i izrađeni na način da se eventualne povrede ljudi tokom rada svedu na najmanju moguću mjeru, oštre ivice se izbjegavaju osim kada je to tehnički neizbježno zbog dobre prakse projektovanja i proizvodnje. Ako su opremljeni propelerima, projektovani su tako da se ograniče povrede koje mogu da nanesu kraci propelera;</p> <p>(7) osim ako je vezan, u slučaju gubitka opreme za prenos podataka, bespilotni vazduhoplov posjeduje pouzdan i predvidljiv metod za povraćaj opreme za prenos podataka ili prekid leta na način kojim se smanjuje efekat na treće strane u vazduhu ili na zemlji;</p> <p>(8) osim ako bespilotni vazduhoplov nije vezan, opremljen je opremom za prenos</p>
--	--	--

		<p>podataka zaštićenom od neovlaštenog pristupa funkcijama upravljanja i kontrole;</p> <p>(9) osim ako nije riječ o bespilotnom vazduhoplovu sa fiksnim krilom, bespilotni vazduhoplov opremljen je režimom male brzine koji bira rukovalac bespilotnog vazduhoplova i ograničavanjem maksimalne brzine krstarenja na 3 m/s.</p> <p>(10) osim ako nije riječ o bespilotnom vazduhoplovu sa fiksnim krilom, garantovani A-ponderisani nivo zvučne snage LWA utvrđen u skladu sa dijelom 13 ne smije biti veći od nivoa utvrđenih u dijelu 15;</p> <p>(11) osim ako nije riječ o bespilotnom vazduhoplovu sa fiksnim krilom, garantovani A-ponderisani nivo zvučne snage mora se navesti na bespilotnom vazduhoplovu i/ili njegovoj ambalaži u skladu s dijelom 14;</p> <p>(12) rade na električnu energiju, a nazivni im napon ne prelazi 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentan napon izmjenične struje; dostupni dijelovi ne smiju biti pod naponom koji je veći od 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentnim naponom izmjenične struje; unutrašnji naponi ne smiju biti veći od 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentnog napona izmjenične struje osim ako je osigurano da tako nastala kombinacija napona i struje ne vodi do rizika niti može da uzrokuje električni udar, čak i kada je UAS oštećen;</p> <p>(13) imaju jedinstveni fizički serijski broj koji je u skladu sa normom ANSI/CTA-2063 za Serijske brojeve malih sistema bespilotnih vazduhoplova;</p> <p>(14) osim ako nisu vezani, imaju direktnu identifikaciju na daljinsko upravljanje kojom se:</p> <p>(a) omogućava učitavanje registracionog broja operatora UAS-a u skladu sa članom 14 Sprovedbene regulative (EU) 2019/947 i</p>

		<p>isključivo nakon postupka predviđenog sistemom registracije;</p> <p>(b) obezbjeđuje, u stvarnom vremenu tokom cijelog trajanja leta, direktno periodično emitovanje iz bespilotnog vazduhoplova koristeći otvoreni i dokumentovani protokol prenosa sljedećih podataka, na način da ih mogu direktno primiti postojeći mobilni uređaji unutar raspona emitovanja:</p> <ol style="list-style-type: none">i. registracioni broj operatora UAS-a;ii. jedinstveni fizički serijski broj bespilotnog vazduhoplova u skladu sa standardom ANSI/CTA-2063;iii. geografski položaj bespilotnog vazduhoplova i njegovu visinu iznad površine ili tačke polijetanja;iv. pravac rute izmjeren u pravcu kazaljke na satu u odnosu na pravi sjever i brzinu bespilotnog vazduhoplova u odnosu na tlo; iv. geografski položaj rukovaoca bespilotnog vazduhoplova; <p>(15) opremljeni su funkcijom za geoinformisanje:</p> <p>(a) koji služi kao interfejs za učitavanje i ažuriranje podataka o ograničenjima vazdušnog prostora koji se odnose na položaj bespilotnog vazduhoplova i apsolutnu visinu nametnutu geografskom zonom, kako je utvrđeno članom 15 Sprovedbene regulative (EU) 2019/947, kojom se obezbjeđuje da se procesom učitavanja i ažuriranja takvih podataka ne narušava njihov integritet i važenje;</p> <p>(b) koja rukovaoca bespilotnog vazduhoplova upozorava na moguće kršenje ograničenja vazdušnog prostora;</p> <p>(c) koja pruža informacije rukovaocu bespilotnog vazduhoplova o statusu bespilotnog vazduhoplova i upozorava ga onda kada se sistemom za određivanje položaja ili navigacionim sistemom ne može</p>
--	--	---

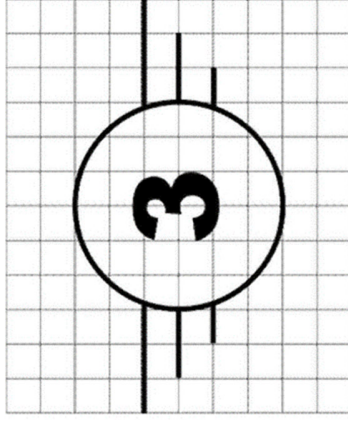
		<p>obezbjediti pravilno funkcionisanje sistema za geo-informisanje;</p> <p>(16) ako bespilotni vazduhoplov ima funkciju kojom se ograničava njegov pristup određenim oblastima ili zapremeni vazdušnog prostora, ova funkcija će djelovati na takav način da interakcija sa sistemom za kontrolu leta bespilotnog vazduhoplova odvija nesmetano bez negativnog uticaja na sigurnost leta; osim toga, jasne informacije pružaju se rukovaocu bespilotnog vazduhoplova kada se ovom funkcijom sprečava da bespilotni vazduhoplov uđe u ove oblasti ili zapreminu vazdušnog prostora;</p> <p>(17) rukovalac bespilotnog vazduhoplova upozoren je na jasan način onda kada baterija bespilotnog vazduhoplova ili njegove kontrolne stanice dostigne nizak nivo tako da rukovalac bespilotnog vazduhoplova ima dovoljno vremena za sigurno slijetanje bespilotnog vazduhoplova;</p> <p>(18) Opremljeni su svjetiljama:</p> <p>(1) kako bi se bespilotnim vazduhoplovom lakše upravljalo;</p> <p>(2) kako bi zbog uočljivosti bespilotnog vazduhoplova noću, dizajn svjetala omogućio licu na zemlji da razlikuje bespilotni vazduhoplov od vazduhoplova sa posadom;</p> <p>(19) plasirani su na tržište uz priručnik u kojem se navodi sljedeće:</p> <p>(a) karakteristike bespilotnog vazduhoplova, uključujući, ali ne samo:</p> <ul style="list-style-type: none">— klasu bespilotnog vazduhoplova;— masu bespilotnog vazduhoplova (uz opis referentne konfiguracije) i maksimalnu masu na polijetanju (MTOM);— opšte karakteristike dozvoljenih isplativih tereta u pogledu mase, dimenzije, interfejsa sa bespilotnim vazduhoplovom i druga moguća ograničenja;
--	--	---

- opremu i softver za daljinsko kontrolisanje bespilotnog vazduhoplova;
- upućivanje na protokol prenosa koji se koristi za direktno daljinsko emitovanje identifikacija;
- nivo zvučne snage;
- i opis djelovanja bespilotnog vazduhoplova u slučaju gubitka opreme za prenos podataka;
- (b) jasna uputstva za upotrebu;
- (c) procedura za učitavanje ograničenja vazdušnog prostora;
- (d) uputstva za održavanje;
- (e) procedure u slučaju poteškoća;
- (f) operativna ograničenja (uključujući ali ne samo meteorološke uslove i dnevne/noćne operacije);
- (g) odgovarajući opis svih rizika koji se odnose na operacije UAS-a;
- (20) uključuje informativno obavještenje koje je objavila EASA u kojem se navode primjenjiva ograničenja i obaveze u skladu sa pravom EU-a.

DIO 4

Zahtjevi za sistem bespilotnih vazduhoplova klase C3

UAS klase C3 nosi sljedeću identifikacionu oznaku na bespilotnom vazduhoplovu:



UAS-ovi klase C3 ispunjavaju sljedeće:

		<p>(1) imaju MTOM manju od 25 kg, uključujući isplativi teret i maksimalne karakteristične dimenzije manje od 3 m;</p> <p>(2) postižu visinu od najviše 120 m iznad tačke polijetanja ili su opremljeni sistemom koji ograničava visinu iznad površine ili iznad tačke polijetanja na 120 m ili na vrijednost koju odabere rukovalac bespilotnog vazduhoplova. Ako je moguće odabрати vrijednost, rukovaocu bespilotnog vazduhoplova pružene su jasne informacije o visini bespilotnog vazduhoplova iznad površine ili tačke polijetanja tokom leta;</p> <p>(3) rukovalac bespilotnog vazduhoplova sigurno upravlja uz odgovarajuću nadležnost, kako je definisano u Sprovedbenoj Regulativi (EU) 2019/947, u pogledu stabilnosti, sposobnosti manevrisanja i performansi opreme za prenos podataka i prateći instrukcije proizvođača, pod svim predviđenim operativnim uslovima, uključujući praćenje kvara jednog ili, ako je to potrebno, više sistema;</p> <p>(4) u slučaju vezanih bespilotnih vazduhoplova, imaju zateznu dužinu manju od 50 m i mehaničku snagu koja iznosi barem:</p> <p>(a) kad je riječ o vazduhoplovu koji je teži od vazduha, 10 puta veću od vazduhoplova koji je teži od vazduha pri najvećoj masi;</p> <p>(b) kad je riječ o vazduhoplovu lakšem od vazduha, 4 puta veću od sile koja je nastala kombinacijom maksimalnog statičkog potiska i aerodinamičke sile najveće dozvoljene brzine vjetra u letu;</p> <p>(5) osim ako je vezan, u slučaju gubitka opreme za prenos podataka, bespilotni vazduhoplov posjeduje pouzdan i predvidljiv metod za povraćaj opreme za prenos podataka ili prekid leta na način kojim se smanjuje efekat na treće strane u vazduhu ili na zemlji;</p>
--	--	---

<p>(6) osim ako nije riječ o bespilotnom vazduhoplovu sa fiksnim krilom, ima oznaku garantovanog A-ponderisanog nivoa zvučne snage LWA određenu u skladu sa dijelom 13 koja je pričvršćena na bespilotnom vazduhoplovu i/ili njegovoj ambalaži u skladu sa dijelom 14;</p> <p>(7) rade na električnu energiju, a nazivni im napon ne prelazi 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentan napon izmjenične struje; dostupni dijelovi ne smiju biti pod naponom koji je veći od 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentnim naponom izmjenične struje; unutrašnji naponi ne smiju biti veći od 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentnog napona izmjenične struje osim ako je osigurano da tako nastala kombinacija napona i struje ne vodi do rizika niti može da uzrokuje električni udar, čak i kada je UAS oštećen;</p> <p>(8) imaju jedinstveni fizički serijski broj koji je u skladu sa standardom ANSI/CTA-2063 za Serijske brojeve malih sistema bespilotnih vazduhoplova;</p> <p>(9) osim ako nisu vezani, imaju direktnu identifikaciju na daljinsko upravljanje kojom se:</p> <p>(a) omogućava učitavanje registracionog broja operatora UAS-a u skladu sa članom 14 Sprovedbene regulative (EU) 2019/947 i isključivo nakon postupka predviđenog sistemom registracije;</p> <p>(b) obezbjeđuje, u stvarnom vremenu tokom cijelog trajanja leta, direktno periodično emitovanje iz bespilotnog vazduhoplova koristeći otvoreni i dokumentovani protokol prenosa sljedećih podataka, na način da ih mogu direktno primiti postojeći mobilni uređaji unutar raspona emitovanja:</p> <ol style="list-style-type: none">i. registracioni broj operatora UAS-a;ii. jedinstveni fizički serijski broj bespilotnog vazduhoplova u skladu sa standardom ANSI/CTA-2063;

		<p>iii. geografski položaj bespilotnog vazduhoplova i njegovu visinu iznad površine ili tačke polijetanja;</p> <p>iv. pravac rute izmjeren u pravcu kazaljke na satu u odnosu na pravi sjever i brzinu bespilotnog vazduhoplova u odnosu na tlo; i</p> <p>v. geografski položaj rukovaoca bespilotnog vazduhoplova;</p> <p>(c) obezbjeđuje da korisnik ne može mijenjati podatke navedene u stavu (b) tačkama ii, iii, iv i v.</p> <p>(10) opremljeni su funkcijom za geo-informisanje:</p> <p>(a) koja služi kao interfejs za učitavanje i ažuriranje podataka o ograničenjima vazdušnog prostora koji se odnose na položaj bespilotnog vazduhoplova i apsolutnu visinu nametnutu geografskom zonom, kako je utvrđeno članom 15 Sprovedbene regulative (EU) 2019/947, kojom se obezbjeđuje da se procesom učitavanja i ažuriranja takvih podataka ne narušava njihov integritet i važenje;</p> <p>(b) koja rukovaoca bespilotnog vazduhoplova upozorava na moguće kršenje ograničenja vazdušnog prostora; i</p> <p>(c) koja pruža informacije rukovaocu bespilotnog vazduhoplova o statusu bespilotnog vazduhoplova i upozorava ga onda kada se sistemom za određivanje položaja ili navigacionim sistemom ne može obezbijediti pravilno funkcionisanje sistema za geo-informisanje;</p> <p>(11) ako bespilotni vazduhoplov ima funkciju kojom se ograničava njegov pristup određenim oblastima ili zapremeni vazdušnog prostora, ova funkcija će djelovati na takav način da interakcija sa sistemom za kontrolu leta bespilotnog vazduhoplova odvija nesmetano bez negativnog uticaja na sigurnost leta; osim toga, jasne informacije pružaju se rukovaocu</p>
--	--	---

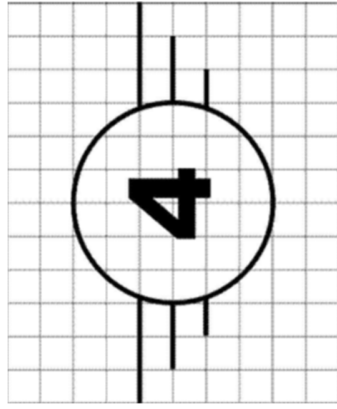
		<p>bespilotnog vazduhoplova kada se ovom funkcijom sprečava da bespilotni vazduhoplov uđe u ove oblasti ili zapremenu vazdušnog prostora;</p> <p>(12) osim ako bespilotni vazduhoplov nije vezan, opremljen je opremom za prenos podataka zaštićenom od neovlašćenog pristupa funkcijama upravljanja i kontrole;</p> <p>(13) rukovalac bespilotnog vazduhoplova upozoren je na jasan način onda kada baterija bespilotnog vazduhoplova ili njegove kontrolne stanice dostigne nizak nivo tako da rukovalac bespilotnog vazduhoplova ima dovoljno vremena za slijetanje bespilotnog vazduhoplova;</p> <p>(14) opremljeni su svijetlima:</p> <ol style="list-style-type: none">1) kako bi se bespilotnim vazduhoplovom lakše upravljalo;2) kako bi zbog uočljivosti bespilotnog vazduhoplova noću, dizajn svjetala omogućio licu na zemlji da razlikuje bespilotni vazduhoplov od vazduhoplova sa posadom; <p>(15) plasirani su na tržište uz priručnik u kojem se navodi sljedeće:</p> <p>(a) karakteristike bespilotnog vazduhoplova, uključujući, ali ne samo:</p> <ul style="list-style-type: none">— klasu bespilotnog vazduhoplova;— masu bespilotnog vazduhoplova (uz opis referentne konfiguracije) i maksimalnu masu na polijetanju (MTOM);— opšte karakteristike dozvoljenih isplativih tereta u pogledu mase, dimenzije, interfejsa sa bespilotnim vazduhoplovom i druga moguća ograničenja;— opremu i softver za daljinsko upravljanje bespilotnim vazduhoplovom;— upućivanje na protokol prenosa koji se koristi za direktno daljinsko emitovanje identifikacija;— nivo zvučne snage;
--	--	--

— i opis djelovanja bespilotnog vazduhoplova u slučaju gubitka opreme za prenos podataka;
(b) jasna uputstva za upotrebu;
(c) procedura za učitavanje ograničenja vazdušnog prostora;
(d) uputstva za održavanje;
(e) procedure u slučaju poteškoća;
(f) operativna ograničenja (uključujući ali ne samo meteorološke uslove i dnevne/noćne operacije; i
(g) odgovarajući opis svih rizika koji se odnose na operacije UAS-a;
(16) uključuje informativno obavještenje koje je objavila EASA u kojem se navode primjenjiva ograničenja i obaveze u skladu sa pravom EU-a.

DIO 5

Zahtjevi za sistem bespilotnih vazduhoplova klase C4

UAS klase C4 nosi sljedeću identifikacionu oznaku na bespilotnom vazduhoplovu:



UAS-ovi klase C2 ispunjavaju sljedeće:

- (1) imaju MTOM manju od 25 kg, uključujući isplativi teret;
- (2) rukovalac bespilotnog vazduhoplova, prateći instrukcije proizvođača, sigurno upravlja i manevriše, po potrebi, pod svim predviđenim operativnim uslovima, uključujući praćenje kvara jednog ili, ako je to potrebno, više sistema;

<p>(3) ne podržavaju načine rada sa automatskim upravljanjem, osim pomoći za stabilizaciju leta pod uslovom da takva pomoć nema direktan uticaj na putanju i pomoći u slučaju gubitka veze pod uslovom da je u slučaju gubitka veze dostupan unaprijed utvrđen fiksni položaj komandi leta;</p> <p>(4) plasirani su na tržište uz priručnik u kojem se navodi sljedeće:</p> <p>(a) karakteristike bespilotnog vazduhoplova, uključujući, ali ne samo:</p> <ul style="list-style-type: none"> — klasu bespilotnog vazduhoplova — masu bespilotnog vazduhoplova (uz opis referentne konfiguracije) i maksimalnu masu na polijetanju (MTOM); — opšte karakteristike dozvoljenih isplativih tereta u pogledu mase, dimenzije, interfejsa sa bespilotnim vazduhoplovom i druga moguća ograničenja; — opremu i softver za daljinsko upravljanje bespilotnim vazduhoplovom; — opis djelovanja bespilotnog vazduhoplova u slučaju gubitka opreme za prenos podataka; (b) jasna uputstva za upotrebu; (c) uputstva za održavanje; (d) procedure u slučaju poteškoća; (e) operativna ograničenja (uključujući ali ne samo meteorološke uslove i dnevne/noćne operacije; i (f) odgovarajući opis svih rizika koji se odnose na operacije UAS-a; (5) uključuje informativno obavještenje koje je objavila EASA u kojem se navode primjenjiva ograničenja i obaveze u skladu sa pravom EU-a; 			<p>Regulativom 947/2019 utvrđuju se detaljne odredbe za</p>
		<p>Potpuno usklađeno</p>	
<p>(3) ne podržavaju načine rada sa automatskim upravljanjem, osim pomoći za stabilizaciju leta pod uslovom da takva pomoć nema direktan uticaj na putanju i pomoći u slučaju gubitka veze pod uslovom da je u slučaju gubitka veze dostupan unaprijed utvrđen fiksni položaj komandi leta;</p> <p>(4) plasirani su na tržište uz priručnik u kojem se navodi sljedeće:</p> <p>(a) karakteristike bespilotnog vazduhoplova, uključujući, ali ne samo:</p> <ul style="list-style-type: none"> — klasu bespilotnog vazduhoplova — masu bespilotnog vazduhoplova (uz opis referentne konfiguracije) i maksimalnu masu na polijetanju (MTOM); — opšte karakteristike dozvoljenih isplativih tereta u pogledu mase, dimenzije, interfejsa sa bespilotnim vazduhoplovom i druga moguća ograničenja; — opremu i softver za daljinsko upravljanje bespilotnim vazduhoplovom; — opis djelovanja bespilotnog vazduhoplova u slučaju gubitka opreme za prenos podataka; (b) jasna uputstva za upotrebu; (c) uputstva za održavanje; (d) procedure u slučaju poteškoća; (e) operativna ograničenja (uključujući ali ne samo meteorološke uslove i dnevne/noćne operacije; i (f) odgovarajući opis svih rizika koji se odnose na operacije UAS-a; (5) uključuje informativno obavještenje koje je objavila EASA u kojem se navode primjenjiva ograničenja i obaveze u skladu sa pravom EU-a; 		<p>Član 29</p> <p>Član 42 mijenja se i glasi: Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova dužan je da zaključujući ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom vazduhoplova u letu pričinu trećim licima i putnicima.</p>	<p>Regulativa broj 947/2019</p> <p>Član 14 stav 2 tačka d</p> <p>„Sistemi za registraciju operatora sistema bespilotnih vazduhoplova moraju da imaju polja za unošenje i razmjenjivanje sljedećih informacija:</p>

<p>(d) broj polise osiguranja za sistem bespilotnog vazduhoplova ako se to zahtijeva pravom Unije ili nacionalnim pravom“ Član 14 stav 5 „Operatori sistema bespilotnih vazduhoplova obavezni su da se registruju: (a) kada unutar „otvorene“ kategorije izvode operacije: i. bespilotnim vazduhoplovima čija je najveća dozvoljena masa na polijetanju 250 g ili veća ili bespilotnim vazduhoplovima koji u slučaju udara na čovjeka mogu da prenesu kinetičku energiju veću od 80 džula; ili ii. bespilotnim vazduhoplovima opremljenim senzorima koji mogu da prikupljaju lične podatke, osim ako je riječ o bespilotnim vazduhoplovima koji se smatraju igračkama u skladu sa Uputstvom 2009/48/EZ. (b) kada bespilotnim vazduhoplovima, nezavisno od njihove mase, izvode operacije unutar „posebne kategorije“.</p>	<p>Treće lice iz stava 1 ovog člana je svako lice, osim putnika i članova letачke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta. Putnik iz stava 1 ovog člana je svako lice koje se prevozi vazduhoplovom, uz saglasnost vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova, osim članova letачke i kabinske posade vazduhoplova koji su na dužnosti u toku leta. Ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana pokriva i štete pričinjene teretu i prtljagu, osim za vazduhoplove koji se ne koriste u komercijalne svrhe.</p> <p>Ugovorom o osiguranju iz stava 1 ovog člana pokrivena su i štete zbog rizika rata i terorizma, osim za vazduhoplove kojima MTOM iznosi do 500 kg.</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik stranog vazduhoplova koji ulazi u vazdušni prostor Crne Gore mora biti osiguran od odgovornosti za štetu iz stava 1 ovog člana, ako nema drugo obezbjeđenje za naknadu štete ili ako potvrđenim međunarodnim ugovorom nije drugačije uređeno.</p> <p>Izuzetno od stava 6 ovog člana, vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova koji nije registrovan u Crnoj Gori i čije operacije ne uključuju slijetanje na teritoriju ili polijetanje sa teritorije Crne Gore nego samo let u vazdušnom prostoru Crne Gore, nije dužan da ugovorom o osiguranju iz stava 1 ovog člana ima pokrivena štete pričinjene putnicima, teretu i prtljagu.</p> <p>Vlasnik, odnosno korisnik vazduhoplova, upisanog u Registar civilnih vazduhoplova Crne Gore, dužan je da prilikom izdavanja i produženja važenja potvrde o provjeri plovidbenosti vazduhoplova dostavi ugovor o osiguranju iz stava 1 ovog člana nezavisnom pravnom licu koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja.</p> <p>Operator sistema bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela dužan je da, prilikom izvođenja letачkih operacija bespilotnim vazduhoplovom ili vazduhoplovnim modelom operativne mase 250 grama i više, ili prilikom izvođenja letачkih operacija za koje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u oblasti vazdušnog saobraćaja izdaje dozvolu, odobrenje ili drugi ekvivalentni dokument posjeduje ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela u letu pričinu trećim licima.“</p>	<p>obavljanje operacija sistema bespilotnih vazduhoplova, kao i za osoblje, uključujući pilote bespilotnih vazduhoplova i organizacije uključene u operacije tih sistema.</p> <p>Planirano je da se Regulatorna 947/2019 preuzme u pravni sistem CG u IV kvartalu 2020. godine kroz Pravilnik o uslovima za upotrebu sistema bespilotnih vazduhoplova i vazduhoplovnih modela, za čije donošenje je, u skladu sa članom 14 stav 5 Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG“, br. 30/12 i 30/17), nadležna Agencija za civilno vazduhoplovstvo.</p>
--	---	--

<p>Član 3</p> <p>Kategorije UAS operacija</p> <p>UAS operacije se izvede u „otvorenoj kategoriji“ koja je definisana članom 4, u „posebnoj kategoriji“ definisanoj članom 5 i u „certifikovanoj kategoriji“ definisanoj članom 6, u skladu sa sljedećim uslovima:</p> <p>a) za UAS operacije u „otvorenoj“ kategoriji nije potrebno prethodno operativno odobrenje niti operativna izjava operatora prije izvođenja operacija.</p> <p>b) za UAS operacije u „posebnoj“ kategoriji potrebno je operativno odobrenje koje izdaje nadležna vlast u skladu sa članom 12 ili odobrenje dobijeno u skladu sa članom 16, ili, pod uslovima definisanim u članu 5(5), izjava UAS operatora;</p> <p>c) za UAS operacije u „certifikovanoj“ kategoriji potrebna je certifikacija UAS-a u skladu sa delegiranom Regulativom (EU) 2019/945 i certifikacija operatora i, ako je primjenljivo, licenciranje pilota bespilotnog vazduhoplova.</p> <p>Član 4</p> <p>„Otvorena kategorija“ UAS operacija</p> <p>1. Operacije se klasifikuju kao UAS operacije u „otvorenoj kategoriji“ samo kada su ispunjeni sljedeći uslovi:</p> <p>a) UAS pripada jednoj od klasa utvrđenih u Delegiranoj Regulativi (EU) 2019/945, privatno je izrađen ili ispunjava uslove iz člana 20;</p> <p>b) najveća dozvoljena masa bespilotnog vazduhoplova na polijetanju je manja od 25 kg;</p> <p>c) pilot bespilotnog vazduhoplova održava bespilotni vazduhoplov na sigurnoj udaljenosti od ljudi i ne leti iznad skupaova ljudi;</p> <p>d) pilot bespilotnog vazduhoplova neprekidno održava vizuelni kontakt sa bespilotnim vazduhoplovom osim kada je</p>	<p>Član 30</p> <p>Član 43 mijenja se i glasi:</p> <p>„Obaveza društva za osiguranje po osnovu ugovora iz člana 42 ovog zakona ograničena je osiguranom sumom na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovorena viša suma.</p> <p>Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona iznosi:</p> <p>1) za štete prčinjene trećim licima:</p> <p>za vazduhoplove kojima MTOM iznosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - od 250 gr do 900 gr, 3.000 SDR - od 901 gr do 4 kg, 5.000 SDR - od 4,01 kg do 25 kg, 10.000 SDR - od 25,01 kg do 150 kg, 20.000 SDR - od 150,01 kg do 500 kg, 750.000 SDR - od 500,01 do 1.000 kg, 1.500.000 SDR, - od 1.000,01 do 2.700 kg, 3.000.000 SDR, - od 2.700,01 do 6.000 kg, 7.000.000 SDR, - od 6.000,01 do 12.000 kg, 18.000.000 SDR, - od 12.000,01 do 25.000 kg, 80.000.000 SDR, - od 25.000,01 do 50.000 kg, 150.000.000 SDR, - od 50.000,01 do 200.000 kg, 300.000.000 SDR, - od 200.000,01 do 500.000 kg, 500.000.000 SDR, - iznad 500.000,01 kg, 700.000.000 SDR; <p>2) za pojedinih putnika, 250.000 SDR;</p> <p>3) za registrovan prtljag po putniku, 1.288 SDR; i</p> <p>4) za teret koji se prevozi po kg, 22 SDR.</p> <p>Izuzetno od stava 2 tačka 1 alineja 5 ovog člana, najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 ovog zakona za štete prčinjene trećim licima, iznosi 128.821 SDR za:</p> <ul style="list-style-type: none"> - letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu, uključujući paraglajdere na motorni pogon i zmajeve na motorni pogon, i - vazduhoplove, uključujući i jedrilice, sa najvećom dozvoljenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg; ultralake vazduhoplove koji se koriste u nekomercijalne svrhe i ultralake vazduhoplove koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tokom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica, ako nijesu u pitanju obaveze u vezi sa osiguranjem koje se odnose na rizike od rata i terorizma. <p>Izuzetno od stava 2 tačka 2 ovog člana, najniža osigurana suma po štetnom događaju, određena ugovorom o osiguranju iz člana 42 ovog zakona, za vazduhoplove kojima MTOM iznosi 2.700 kg ili manje, koji se ne koriste u komercijalne svrhe, za pojedinih putnika iznosi 128.821 SDR.</p>	<p>Regulativom (EZ) broj 785/2004 je uređeno osiguranje u vazdušnom saobraćaju, međutim navedena regulativa se ne odnosi na bespilotne vazduhoplove mase manje od 20 kg.</p> <p>Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju (“Službeni list CG”, broj 44/12) iz obaveze osiguranja su isključeni vazduhoplovi kojima je MTOM manja od 20 kg, što znači da obavezi osiguranja ne podliježu bespilotni vazd. MTOM < 20 kg.</p> <p>Studije su pokazale da bi bespilotni vazduhoplovi mase pri polijetanju od 250 g ili veće predstavljali rizik za sigurnost</p>
--	---	--

<p>vazduhoplov u režimu upravljanja „prati me“ ili kada pilotu bespilotnog vazduhoplova pomaže posmatrač bespilotnog vazduhoplova kako je navedeno u dijelu A Aneksa;</p> <p>e) u toku leta, bespilotni vazduhoplov leti unutar 120 metara od najbliže tačke na površini zemlje, osim kada prelijeće prepreku, kako je navedeno u dijelu A Aneksa;</p> <p>f) u toku leta, bespilotnim vazduhoplovom se ne prevoze opasne materije i iz njega se ne ispušta nikakav materijal.</p> <p>2. UAS operacije u „otvorenoj“ kategoriji dijele se na tri potkategorije u skladu sa zahtjevima iz dijela A Aneksa.</p> <p>Član 5</p> <p>„Posebna“ kategorija UAS operacija</p> <p>1. Ako neki od zahtjeva iz člana 4 ili dijela A Aneksa nije ispunjen, UAS operator mora da dobije operativno odobrenje u skladu sa članom 12 od nadležnog organa u državi članici u kojoj je registrovan.</p> <p>2. Prije nego što od nadležnog organa zatraži operativno odobrenje u skladu sa članom 12, operator mora da izvrši procjenu rizika u skladu sa članom 11 i dostavi je zajedno sa zahtjevom, uključujući i odgovarajuće mjere za ublažavanje rizika.</p> <p>3. U skladu sa UAS.SPEC.040 iz dijela B Aneksa nadležni organ izdaje operativno odobrenje ako smatra da su operativni rizici na odgovarajući način ublaženi u skladu sa članom 12.</p> <p>4. Nadležni organ navodi da li se operativno odobrenje odnosi:</p> <p>(a) na jednu vremensku i/ili prostorno utvrđenu operaciju ili više njih. U operativnom odobrenju navodi se precizna lista mjera za ublažavanje rizika;</p> <p>(b) na odobrenje LUC-a u skladu sa dijelom C Aneksa.</p>	<p>Najniža osigurana suma na koju može biti ugovoreno osiguranje iz člana 42 stav 9 ovog zakona za bespilotne vazduhoplove ili vazduhoplovne modele operativne mase manje od 250 grama, kada se njima izvode letačke operacije za koje je potrebna dozvola, odobrenje ili drugi ekvivalentan dokument, koji izdaje nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlaštenja u oblasti vazdušnog saobraćaja, iznosi 3.000 SDR. Odluku o izmjeni osigurane sume iz stava 2 ovog člana donosi Vlada, na predlog regulatornog organa.“</p>	<p>vazdušnog saobraćaja, zbog čega, u skladu sa novim evropskim regulativama postoji obaveza registracije operatora navedenih bespilotnih vazduhoplova. Podjelu koju smo predložili je u skladu sa regulativama 945/2019 i 947/2019, kojima su navedene podjele izvršene proporcionalno nivou rizika koji operacije predstavljaju u zavisnosti od MTOM bespilotnih vazduhoplova.. Imajući u vidu da visine osiguranih suma nijesu utvrđene evropskim propisima i da Agencija za civilno vazduhoplovstvo nije nadležna da utvrđuje visine osiguranih suma, ovdje smo naveli</p>
---	--	--

<p>5. UAS operatoru koji za operaciju koja odgovara standardnom scenariju iz Dodatka 1 Aneksa nadležnom organu države članice registracije podnese izjavu u skladu sa UAS.SPEC.020 propisanu u dijelu B Aneksa, nije potrebno operativno odobrenje u skladu sa stavovima od 1 do 4 ovog člana, već se primjenjuje procedura utvrđena u stavu 5 člana 12.</p> <p>6. Operativno odobrenje ili Izjava se ne zahtijevaju za:</p> <p>a) UAS operatore koji imaju LUC sa odgovarajućim privilegijama u skladu sa UAS.LUC.060 Aneksa;</p> <p>b) operacije koje se obavljaju u okviru klubova ili udruženja vazduhoplovnih modelara koji su dobili odobrenje u skladu sa članom 16.</p> <p>Član 6</p> <p>„Certifikovana“ kategorija UAS operacija</p> <p>1. Operacije se klasifikuju kao UAS operacije u „certifikovanoj“ kategoriji samo ako su ispunjeni sljedeći uslovi:</p> <p>a) UAS je certifikovan u skladu sa tačkama (a), (b) i (c) stava 1 člana 40 Delegirane Regulative (EU) 2019/945; i</p> <p>b) operacija se izvodi u nekom od sljedećih uslova:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. iznad skupova ljudi; ii. uključuje prevoz ljudi; iii. uključuje prevoz opasnih materija zbog čega bi, u slučaju nesreće, treća lica bila izložena visokom riziku. <p>2. Osim toga, UAS operacije klasifikuju se kao UAS operacije u „certifikovanoj“ kategoriji kada nadležni organ, na osnovu procjene rizika iz člana 11, smatra da rizik operacije ne može da se ublaži na odgovarajući način ako se UAS i UAS operator ne certifikuju i, kad je primjenljivo, ako piloti bespilotnih vazduhoplova nijesu licencirani.</p>		<p>predloge, kako bi ih razmotrili nadležni organi i utvrdili da li su predložene visine osig.suma u redu ili ih ipak treba mijenjati.</p>
--	--	--

32009L0103

7.10.2009.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 263/11

DIREKTIVA 2009/103/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 16. rujna 2009.****u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti****(kodificirana verzija)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 95. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽²⁾,

budući da:

(1) Direktiva Vijeća 72/166/EEZ od 24. travnja 1972. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti ⁽³⁾, Druga direktiva Vijeća od 30. prosinca 1983. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila ⁽⁴⁾, Treća Direktiva Vijeća 90/232/EEZ od 14. svibnja 1990. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila ⁽⁵⁾ i Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. svibnja 2000. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu

upotrebe motornih vozila (Četvrta direktiva o obveznom osiguranju motornih vozila) ⁽⁶⁾ bile su nekoliko puta znatno izmijenjene ⁽⁷⁾. Radi jasnoće i preglednosti te bi četiri direktive trebalo kodificirati, kao i Direktivu 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005. o izmjeni direktiva Vijeća 72/166/EEZ, 84/5/EEZ, 88/357/EEZ i 90/232/EEZ te Direktive 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila ⁽⁸⁾.

(2) Osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (obvezno osiguranje motornih vozila) posebno je važno za europske državljane, kako za ugovaratelje osiguranja tako i za žrtve nezgoda. Ono također ima veliki značaj za društva za osiguranje budući da čini znatan dio poslova neživotnog osiguranja u Zajednici. Obvezno osiguranje motornih vozila također utječe na slobodno kretanje ljudi i vozila. Stoga bi ključni cilj djelovanja Zajednice u području financijskih usluga trebao biti jačanje i konsolidacija unutarnjeg tržišta u području obveznog osiguranja motornih vozila.

(3) Svaka država članica mora poduzeti sve prikladne mjere kako bi osigurala da je građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njezinu području pokrivena osiguranjem. Opseg pokrivenosti i uvjeti osigurateljnog pokrivanja trebaju biti određeni na temelju tih mjera.

(4) Kako bi se isključilo moguće pogrešno tumačenje ove Direktive i olakšalo dobivanje osigurateljnog pokrivanja za vozila koja imaju privremene registarske pločice, definicija područja na kojem se vozilo uobičajeno nalazi trebala bi se odnositi na područje države čije registarske pločice vozilo nosi, bez obzira na to je li takva registarska pločica trajna ili privremena.

⁽¹⁾ SL C 224, 30.8.2008., str. 39.

⁽²⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 21. listopada 2008. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 13. srpnja 2009.

⁽³⁾ SL L 103, 2.5.1972., str. 1.

⁽⁴⁾ SL L 8, 11.1.1984., str. 17.

⁽⁵⁾ SL L 129, 19.5.1990., str. 33.

⁽⁶⁾ SL L 181, 20.7.2000., str. 65.

⁽⁷⁾ Vidjeti Prilog I, dio A.

⁽⁸⁾ SL L 149, 11.6.2005., str. 14.

- (5) Uz poštivanje općeg kriterija prema kojem registarske pločice određuju područje na kojem se vozilo uobičajeno nalazi trebalo bi propisati posebno pravilo za nezgode koje prouzroče vozila bez registarske pločice ili ona koja nose registarsku pločicu koja ne odgovara ili više ne odgovara tom vozilu. U tom slučaju, a isključivo u svrhu likvidacije štete, trebalo bi se smatrati da je područje na kojem se vozilo uobičajeno nalazi područje na kojem se dogodila nezgoda.
- (6) Zabrana sustavnih provjera obveznog osiguranja motornih vozila trebala bi se odnositi na vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice, kao i na vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje, ali koja dolaze s područja neke druge države članice. Mogu se dopustiti samo nesustavne provjere, koje nisu diskriminirajuće i koje se vrše u sklopu nadzora koji nije usmjeren isključivo na provjeru osiguranja.
- (7) Ukidanje provjera zelenih karti za vozila koja se uobičajeno nalaze u državi članici i dolaze na područje druge države članice može se izvršiti sporazumom između nacionalnih ureda za osiguranje, na temelju kojeg bi svaki nacionalni ured u skladu s odredbama nacionalnog prava jamčio naknadu štete u vezi s bilo kojom štetom ili ozljedom koja daje pravo na naknadu štete, a koju je na njezinu području prouzročilo jedno od tih vozila, bez obzira na to je li ono osigurano ili nije.
- (8) Takav sporazum o jamstvu pretpostavlja da su sva motorna vozila Zajednice koja prometuju na području Zajednice pokrivena osiguranjem. Stoga bi u nacionalnom pravu svake države članice trebalo predvidjeti obvezu osiguranja vozila od građanskopravne odgovornosti, a takvo bi osiguranje koje bilo valjano na cijelom području Zajednice.
- (9) Sustav predviđen ovom Direktivom mogao bi se proširiti na vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje za koju su nacionalni uredi država članica zaključili sličan sporazum.
- (10) U pogledu vozila koja pripadaju određenim fizičkim ili pravnim osobama, javnim ili privatnim, svaka država članica trebala bi moći odstupiti od opće obveze zaključivanja obveznog osiguranja. Kod nezgoda koje prouzroče takva vozila, država članica koja predviđa takvo odstupanje trebala bi odrediti instituciju ili tijelo koje će nadoknaditi štetu žrtvama nezgoda prouzročenih u drugim državama članicama. Trebalo bi poduzeti mjere kako bi se osiguralo da se odgovarajuća naknada štete isplati ne samo žrtvama nezgoda koje su prouzročila ta vozila u inozemstvu, već i žrtvama nezgoda koje nastanu u državi članici na čijem se području vozilo uobičajeno nalazi, bez obzira na to imaju li one boravište na njezinu državnom području ili ne. Nadalje, države članice trebale bi osigurati da je popis osoba izuzetih od obveznog osiguranja i institucija i tijela odgovornih za odštetu žrtvama nezgoda koje prouzroče takva vozila dostavljen Komisiji radi objave.
- (11) U pogledu određenih vrsta vozila ili određenih vozila koja imaju posebne pločice svaka država članica trebala bi moći odstupiti od opće obveze zaključivanja obveznog osiguranja. U tom je slučaju drugim državama članicama dopušteno da prilikom dolaska na njihovo područje zatraže važeću zelenu kartu ili ugovor o graničnom osiguranju kako bi se osigurala naknada štete žrtvama bilo koje nezgode koju bi mogla prouzročiti takva vozila na njihovu području. Međutim, budući da uklanjanje graničnih kontrola u Zajednici znači da više nije moguće osigurati da su vozila koja prelaze granice pokrivena osiguranjem, nije moguće zajamčiti naknadu štete žrtvama nezgoda koje su prouzročene u inozemstvu. Trebalo bi također poduzeti mjere kako bi se osiguralo da se odgovarajuća naknada štete dodijeli ne samo žrtvama nezgoda koje su prouzročila takva vozila u inozemstvu, već i žrtvama nezgoda koje su prouzročene u državi članici u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi. U tu bi svrhu države članice trebale postupati sa žrtvama nezgoda koje prouzroče takva vozila na isti način kao i sa žrtvama nezgoda koje prouzroče neosigurana vozila. Naknadu štete žrtvama nezgoda koje su prouzročila neosigurana vozila trebalo bi isplatiti tijelo za naknadu štete države članice u kojoj se nezgoda dogodila. Kod isplate žrtvama nezgoda koje su prouzročila vozila koja podliježu odstupanju, tijelo za naknadu štete trebalo bi imati pravo podnijeti odštetni zahtjev tijelu države članice u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi. Nakon isteka određenog razdoblja u kojem se omogućuje provedba i primjena te mogućnosti odstupanja, a uzimajući u obzir stečena iskustva, Komisija bi trebala, ako je potrebno, podnijeti prijedloge za njegovu zamjenu ili stavljanje izvan snage.
- (12) Obveza država članica da jamče osigurateljno pokriće barem za određene minimalne iznose predstavlja važan element u osiguravanju zaštite žrtava. Minimalan iznos pokrića za tjelesnu ozljedu trebao bi biti obračunat tako da se svim žrtvama koje su vrlo teško ozlijeđene nadoknadi šteta u cijelosti i primjereno, uzimajući u obzir nisku učestalost nezgoda koje uključuju više žrtava i mali broj nezgoda u kojima više žrtava biva vrlo teško ozlijeđeno tijekom jednog te istog nesretnog događaja. Trebalo bi predvidjeti minimalan iznos pokrića po žrtvi ili po odštetnom zahtjevu. Kako bi se olakšalo uvođenje tih minimalnih iznosa, trebalo bi odrediti prijelazno razdoblje. Međutim, trebalo bi predvidjeti razdoblje kraće od prijelaznog razdoblja u kojem bi države članice trebale povećati te iznose na najmanje polovinu predviđenih razina.

- (13) Kako bi se osiguralo da tijekom vremena minimalan iznos pokrića ne izgubi na vrijednosti, trebalo bi predvidjeti klauzulu o redovitom preispitivanju, pri čemu se u skladu s Uredbom Vijeća (EZ) br. 2494/95 od 23. listopada 1995. o usklađenim indeksima potrošačkih cijena ⁽¹⁾ kao referentna vrijednost koristi Europski indeks potrošačkih cijena (EICP), koji objavljuje Eurostat. Također bi trebalo propisati pravila postupanja koja uređuju takvo preispitivanje.
- (14) Potrebno je predvidjeti tijelo koje će jamčiti da žrtva neće ostati bez naknade štete ako je nezgodu prouzročilo neosigurano ili nepoznato vozilo. Važno je predvidjeti da se žrtva takve nezgode može izravno obratiti tom tijelu kao prvom kontaktnom mjestu. Međutim, državama članicama trebalo bi dati mogućnost da u određenim ograničenim slučajevima primjenjuju izuzeća u pogledu isplate naknade štete od strane tog tijela i da predvide da naknada štete za oštećenje stvari koje prouzroči nepoznato vozilo može biti ograničena ili isključena zbog opasnosti od prijevara.
- (15) U interesu je žrtava da učinci nekih klauzula o isključenju budu ograničeni na odnos između osiguravatelja i osobe koja je odgovorna za nezgodu. Međutim kod ukradenih ili na silu pribavljenih vozila države članice mogu odrediti da naknadu štete isplaćuje gore navedeno tijelo.
- (16) Kako bi se ublažio financijski teret tog tijela, države članice mogu predvidjeti primjenu određenog samopridržaja kada tijelo osigurava naknadu štete za oštećenje stvari prouzročeno neosiguranim vozilima ili, ovisno o slučaju, ukradenim ili na silu pribavljenim vozilima.
- (17) Mogućnost ograničavanja ili isključivanja opravdane naknade štete žrtvama na temelju činjenice da je vozilo nepoznato ne bi se trebala primjenjivati kada je tijelo isplatilo naknadu štete za znatne tjelesne ozljede žrtvi nezgode u kojoj je prouzročeno i oštećenje stvari. Države članice mogu predvidjeti da samopridržaj do visine iznosa propisane ovom Direktivom plaća žrtva oštećenja stvari. Uvjete pod kojima bi tjelesne ozljede trebalo smatrati znatnima trebalo bi odrediti nacionalnim zakonodavstvom ili drugim propisima države članice u kojoj se nezgoda dogodila. Prilikom utvrđivanja tih uvjeta država članica može uzeti u obzir, između ostalog, pitanje je li ozljeda zahtijevala bolničko liječenje.
- (18) Kod nezgode koju je prouzročilo neosigurano vozilo, tijelo koje isplaćuje naknadu štete žrtvama nezgoda koje prouzroče neosigurana ili nepoznata vozila u boljem je položaju od žrtve za postupanje protiv odgovorne osobe. Stoga bi trebalo predvidjeti da to tijelo ne može zahtijevati da žrtva, da bi joj se isplatila naknada štete, mora dokazati da odgovorna osoba nije u mogućnosti ili odbija isplatiti naknadu štete.
- (19) Kod spora između gore navedenog tijela i osiguravatelja od građanskopravne odgovornosti o tome tko bi trebao isplatiti naknadu štete žrtvi nezgode, države članice bi morale, s ciljem izbjegavanja kašnjenja u isplati naknade štete žrtvi, osigurati da je jedna od tih strana određena kao odgovorna za privremenu isplatu naknade štete do rješavanja spora.
- (20) Žrtvama prometnih nezgoda trebalo bi biti zajamčeno usporedivo postupanje bez obzira na to gdje se u Zajednici nezgoda dogodila.
- (21) Članovima obitelji ugovaratelja osiguranja, vozača ili bilo koje druge odgovorne osobe trebala bi biti pružena zaštita usporediva s onom za druge žrtve, u bilo kojem slučaju u pogledu njihovih tjelesnih ozljeda.
- (22) Tjelesne ozljede i oštećenje stvari pješaka, biciklista i drugih nemotoriziranih korisnika ceste, koji su obično najslabiji sudionici u nezgodi, trebale bi biti pokrivene obveznim osiguranjem vozila koje je sudjelovalo u nesreći ako te osobe imaju pravo na naknadu štete na temelju nacionalnoga građanskog prava. Ova odredba ne dovodi u pitanje građanskopravnu odgovornost ili visinu nadoknade štete u vezi s određenom nesrećom u skladu s nacionalnim zakonodavstvom.
- (23) Uključivanje svih putnika u vozilu u osiguravateljno pokriće veliko je postignuće postojećeg zakonodavstva. Taj bi cilj bio ugrožen kad bi nacionalno zakonodavstvo ili bilo koja ugovorna klauzula sadržana u polici osiguranja isključivala putnike iz osiguravateljnog pokrića zato što su znali ili su trebali znati da je u trenutku nezgode vozač vozila bio pod utjecajem alkohola ili nekih drugih opojnih sredstava. Putnik obično nije u mogućnosti pravilno procijeniti stupanj intoksikacije vozača. Cilj odvratanja ljudi od vožnje pod utjecajem opojnih sredstava ne postiže se smanjivanjem osiguravateljnog pokrića za putnike koji su žrtve prometnih nezgoda. Pokriće tih putnika u okviru obveznog osiguranja motornih vozila ne dovodi u pitanje njihovu moguću odgovornost u skladu s važećim nacionalnim zakonodavstvom, niti visinu moguće naknade štete u određenoj nezgodi.
- (24) Sve police obveznog osiguranja motornih vozila trebale bi pokriti cijelo područje Zajednice.

⁽¹⁾ SL L 257, 27.10.1995., str. 1.

- (25) Neka društva za osiguranje dodaju u police osiguranja klauzule koje predviđaju otkazivanje ugovora ako vozilo ostane izvan države članice registracije duže od određenog razdoblja. Ta je praksa u suprotnosti s načelima iz ove Direktive, u skladu s kojima bi obvezno osiguranje motornih vozila na temelju jedinstvene premije trebalo pokrivati cijelo područje Zajednice. Stoga bi trebalo odrediti da osiguravateljno pokriće važi tijekom cijelog trajanja ugovora, bez obzira na to ostaje li vozilo u nekoj drugoj državi članici tijekom nekog određenog razdoblja, ne dovodeći u pitanje obveze u skladu s nacionalnim zakonodavstvom država članica u vezi s registracijom vozila.
- (26) U interesu je osigurane osobe da svaka polica osiguranja jamči u okviru jedinstvene premije pokriće koje se traži u skladu s pravom svake države članice ili pokriće koje se traži u skladu s pravom države članice u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi, kada je to pokriće više.
- (27) Trebalo bi poduzeti mjere kako bi se olakšalo dobivanje osiguravateljnog pokrića za vozila koja su uvezena iz jedne države članice u drugu, čak i ako vozilo još nije registrirano u državi članici odredišta. Trebalo bi predvidjeti privremeno odstupanje od općeg pravila za određivanje države članice u kojoj se nalazi rizik. U razdoblju od trideset dana od datuma kada je vozilo isporučeno, stavljeno na raspolaganje ili otpremljeno kupcu država članica odredišta trebala bi se smatrati državom članicom u kojoj se nalazi rizik.
- (28) Svaka osoba koja želi zaključiti novi ugovor o obveznom osiguranju motornih vozila s nekim drugim osiguravateljem trebala bi moći prezentirati evidenciju nezgoda i šteta za vrijeme trajanja starog ugovora. Ugovaratelj osiguranja trebao bi imati pravo u bilo kojem trenutku zatražiti potvrdu o odštetnim zahtjevima ili o nepostojanju odštetnih zahtjeva koji se odnose na vozilo ili vozila pokrivena ugovorom o osiguranju barem za razdoblje od prethodnih pet godina ugovornog odnosa. Društvo za osiguranje ili bilo koje tijelo koje je država članica eventualno imenovala za pružanje usluga obveznog osiguranja ili za davanje takvih potvrde trebalo bi dostaviti tu potvrdu ugovaratelju osiguranja u roku od 15 dana od zahtjeva.
- (29) Kako bi se osigurala odgovarajuća zaštita žrtava prometnih nezgoda, države članice ne bi smjele dopustiti društvima za osiguranje da se pozivaju na samopridržaje u odnosu prema oštećenoj osobi.
- (30) Pravo pozivanja na ugovor o osiguranju i izravnog pokretanja odštetnog zahtjeva prema društvu za osiguranje od velike je važnosti za žrtve prometnih nezgoda. Kako bi se omogućila učinkovita i brza likvidacija šteta i što je više moguće izbjegao skup pravni postupak, trebalo bi predvidjeti pravo izravnog postupanja protiv društva za osiguranje koje pokriva građanskopravnu odgovornost odgovorne osobe za sve žrtve prometnih nezgoda.
- (31) Kako bi se za sve žrtve prometnih nezgoda dobila primjerena razina zaštite, trebalo bi proširiti postupak „obrazložene ponude” na sve vrste prometnih nezgoda. Taj isti postupak trebao bi se primjenjivati *mutatis mutandis* kada se likvidacija šteta vrši u okviru sustava nacionalnih ureda za osiguranje.
- (32) U skladu s člankom 11. stavkom 2., koji se čita u vezi s člankom 9. stavkom 1. točkom (b) Uredbe Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima⁽¹⁾, oštećene osobe mogu pokrenuti sudski postupak protiv osiguravatelja od građanskopravne odgovornosti u državi članici u kojoj imaju domicil.
- (33) Sustav ureda zelene karte osigurava učinkovitu likvidaciju šteta u zemlji boravišta oštećene osobe čak i kada drugi sudionik nezgode dolazi iz neke druge europske zemlje.
- (34) Osobe oštećene u prometnoj nezgodi koja je obuhvaćena ovom Direktivom i koja se dogodila u državi koja nije država njihova boravišta trebale bi imati pravo podnijeti odštetni zahtjev u državi članici svog boravišta predstavniku za likvidaciju štete kojega je tamo imenovalo društvo za osiguranje odgovorne strane. To bi rješenje trebalo omogućiti da šteta koju pretrpe oštećene osobe izvan države članice svoga boravišta bude riješena u skladu s postupcima s kojima su upoznati.
- (35) Sustav koji se temelji na predstavniku za likvidaciju štete u državi članici boravišta oštećene osobe ne utječe na materijalno pravo koje se primjenjuje u svakom pojedinom slučaju niti na sudsku nadležnost.
- (36) Postojanje izravnog prava postupanja za oštećenu osobu protiv društva za osiguranje logičan je dodatak imenovanju takvih predstavnika i, štoviše, poboljšava pravni položaj osoba oštećenih u prometnim nezgodama koje se dogode izvan države članice njihova boravišta.
- (37) Trebalo bi predvidjeti da država članica u kojoj je društvo za osiguranje dobilo odobrenje za rad zahtijeva da to društvo imenuje predstavnike za likvidaciju štete s boravištem ili poslovnim nastanom u drugim državama članicama za prikupljanje svih potrebnih informacija u vezi sa štetama koje proizlaze iz takvih nezgoda i poduzimanje odgovarajućih mjera za njihovu likvidaciju u ime i za račun društva za osiguranje, uključujući isplatu naknade štete. Predstavnici za likvidaciju štete morali bi imati dovoljno ovlasti da zastupaju društvo za osiguranje u odnosu na osobe koje su pretrpjele štetu zbog takvih nezgoda i također da zastupaju društvo za osiguranje na sudovima, u mjeri u kojoj je to u skladu s propisima međunarodnog privatnog prava o dodjeli sudske nadležnosti.

⁽¹⁾ SL L 12, 16.1.2001., str. 1.

- (38) Djelatnosti predstavnika za likvidaciju štete nisu dovoljne da bi se sudska nadležnost dodijelila sudovima u državi članici boravišta oštećene osobe ako propisi međunarodnog privatnog prava o dodjeli sudske nadležnosti to ne predviđaju.
- (39) Imenovanje predstavnika odgovornih za likvidaciju štete trebao bi biti jedan od uvjeta za pristupanje i obavljanje poslova osiguranja iz točke 10. slova A Priloga Prvoj direktivi Vijeća 73/239/EEZ od 24. srpnja 1973. o usklađivanju zakona i drugih propisa u odnosu na osnivanje i obavljanje poslova izravnog osiguranja osim životnog osiguranja⁽¹⁾ osim životnog osiguranja, s iznimkom odgovornosti prijevoznika. Taj bi uvjet stoga trebao biti pokriven jedinstvenim službenim odobrenjem za rad izdanim od strane tijela vlasti države članice u kojoj društvo za osiguranje osniva svoju središnju upravu, kao što je utvrđeno u glavi II. Direktive Vijeća 92/49/EEZ od 18. lipnja 1992. o usklađivanju zakona i drugih propisa koji se odnose na izravno osiguranje osim životnog osiguranja te o izmjeni direktiva 73/239/EEZ i 88/357/EEZ (Treća direktiva o neživotnom osiguranju)⁽²⁾. Taj bi se uvjet također trebao odnositi na društva za osiguranje sa središnjom upravom izvan Zajednice koja su dobila odobrenje za rad koje im dopušta pristupanje poslovima osiguranja u državi članici Zajednice.
- (40) Osim što se osigurava prisutnost predstavnika društva za osiguranje u državi u kojoj boravi oštećena osoba, potrebno je jamčiti posebno pravo oštećene osobe da joj se odštetni zahtjev riješi bez odlaganja. Stoga je nužno uključiti u nacionalno pravo odgovarajuće učinkovite i sustavne financijske ili istovjetne upravne sankcije – kao što su sudski nalozi u kombinaciji s upravnim globama, redovito izvješćivanje nadzornih tijela, izravni nadzori, objave u nacionalnom službenom listu i u tisku, obustava poslovanja društva (zabrana zaključivanja novih ugovora tijekom određenog razdoblja), imenovanje posebnog predstavnika nadzornih tijela odgovornog za provjeravanje provodi li se poslovanje u skladu sa zakonima o osiguranju, oduzimanje odobrenja za rad za tu poslovnu liniju, sankcije koje se uvode za direktore i članove rukovodstva – ako društvo za osiguranje ili njegovi predstavnici ne ispunjavaju svoje obveze da u razumnom roku ponude naknadu štete. To ne bi smjelo dovesti u pitanje primjenu drugih mjera, posebno u skladu s pravom koje se primjenjuje na pitanja iz područja nadzora, koje se mogu smatrati primjerenima. Međutim, pri tome važi uvjet da odgovornost kao i pretrpljena šteta i ozljeda nisu predmet spora tako da društvo za osiguranje može dati obrazloženu ponudu unutar propisanog roka. Ta obrazložena ponuda za naknadu štete trebala bi biti u pisanom obliku i trebala bi sadržavati razloge na temelju kojih je procijenjena odgovornost i šteta.
- (41) Osim tih sankcija primjereno je predvidjeti plaćanje kamate na iznos naknade štete koji oštećenoj osobi ponudi društvo za osiguranje ili dodijeli sud kada ponuda nije dana unutar propisanog roka. Ako u državama članicama već postoje nacionalni propisi koji obuhvaćaju zahtjeve za plaćanje zatezne kamate, ta bi se odredba mogla provesti upućivanjem na takve propise.
- (42) Oštećene osobe koje su pretrpjele štetu ili ozljedu zbog prometne nezgode ponekad imaju problema pri utvrđivanju imena društva za osiguranje koje pokriva osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila koja su sudjelovala u nezgodi.
- (43) U interesu tih oštećenih osoba države članice trebale bi uspostaviti informacijske centre kako bi osigurale da takve informacije o svim nezgodama koje uključuju motorna vozila budu odmah na raspolaganju. Ti informacijski centri također bi trebali staviti na raspolaganje oštećenim osobama informacije koje se odnose na predstavnike za likvidaciju štete. Takvi centri trebaju međusobno surađivati i brzo odgovoriti na zahtjeve za informacije centara u drugim državama članicama o predstavnicima za likvidaciju štete. Čini se primjerenim da takvi centri prikupljaju informacije o datumu stvarnog završetka osigurateljnog pokrića, ali ne i informacije o isteku prvobitne valjanosti police ako je trajanje ugovora prešutno produženo.
- (44) Trebalo bi predvidjeti posebne odredbe u vezi s vozilima (na primjer državna ili vojna vozila) koja su obuhvaćena iznimkama od obveze osiguranja od građanskopravne odgovornosti.
- (45) Oštećena osoba može imati legitiman interes da bude obaviještena o identitetu vlasnika ili uobičajenog vozača ili registriranog imatelja vozila; na primjer ako može dobiti naknadu štete samo od tih osoba jer vozilo nije valjano osigurano ili šteta prelazi osiguranu sumu, u kojem slučaju bi također trebalo dati te informacije.
- (46) Neke dostavljene informacije, poput imena i adrese vlasnika ili uobičajenog vozača vozila i broja police osiguranja ili registracijskog broja vozila, predstavljaju osobne podatke u smislu Direktive 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka⁽³⁾. Obrada takvih podataka koja se traži za potrebe ove Direktive trebala bi stoga biti usklađena s nacionalnim mjerama poduzetim u skladu s Direktivom 95/46/EZ. Ime i adresu uobičajenog vozača trebalo bi priopćiti samo ako nacionalno zakonodavstvo predviđa takvo priopćavanje.

⁽¹⁾ SL L 228, 16.8.1973., str. 3.

⁽²⁾ SL L 228, 11.8.1992., str. 1.

⁽³⁾ SL L 281, 23.11.1995., str. 31.

- (47) Kako bi se osiguralo da oštećena osoba ne ostane bez naknade štete na koju ima pravo, potrebno je predvidjeti tijelo za naknadu štete kojem se oštećena osoba može obratiti ako društvo za osiguranje ne imenuje predstavnika ili očito odugovlači s likvidacijom štete ili ako društvo za osiguranje nije moguće utvrditi. Intervencija tijela za naknadu štete trebala bi biti ograničena na rijetke pojedine slučajeve kada društvo za osiguranje ne ispuni svoje dužnosti unatoč odvratajućem učinku mogućeg nametanja sankcija.
- (48) Uloga je tijela za naknadu štete rješavanje odštetnog zahtjeva u vezi sa štetom ili ozljedom koju je pretrpjela oštećena osoba samo u slučajevima koje je moguće objektivno utvrditi i stoga bi tijelo za naknadu štete trebalo ograničiti svoju djelatnost na to da provjerava da je ponuda za naknadu štete dana u skladu s propisanim rokovima i postupcima, bez ikakvog procjenjivanja zasnovanosti slučaja.
- (49) Pravne osobe koje po zakonu nasljeđuju odštetne zahtjeve oštećene osobe protiv osobe odgovorne za nesreću ili njezina društva za osiguranje (kao što su na primjer druga društva za osiguranje ili ustanove za socijalno osiguranje) ne bi smjele biti ovlaštene podnositi dotični odštetni zahtjev tijelu za naknadu štete.
- (50) Tijelo za naknadu štete trebalo bi imati pravo subrogacije ako je isplatilo naknadu štete oštećenoj osobi. Kako bi se olakšala provedba odštetnih zahtjeva tijela za naknadu štete protiv društva za osiguranje kada ono nije imenovalo predstavnika za likvidaciju štete ili očito odugovlači s likvidacijom štete, tijelo koje osigurava naknadu štete u državi oštećene osobe trebalo bi imati automatsko pravo na nadoknadu sredstava, povezano sa stjecanjem prava oštećene osobe, od odgovarajućeg tijela u državi u kojoj društvo za osiguranje ima poslovni nastan. To je tijelo u najboljem položaju da pokrene postupak za naknadu protiv društva za osiguranje.
- (51) Iako države članice mogu predvidjeti da je odštetni zahtjev protiv tijela za naknadu štete supsidijaran, oštećena osoba ne bi smjela biti primorana podnositi svoj odštetni zahtjev osobi odgovornoj za nezgodu prije nego što ga podnese tijelu za naknadu štete. U takvom bi slučaju oštećena osoba trebala biti barem u istom položaju kao i kod odštetnih zahtjeva protiv garancijskog fonda.
- (52) Taj sustav može funkcionirati putem sporazuma između tijela za naknadu štete koja su osnovale ili odobrile države članice, u kojemu su utvrđene njihove zadaće i obveze te postupci za nadoknadu sredstava.
- (53) Kada je nemoguće utvrditi osiguravatelja vozila, trebalo bi predvidjeti da krajnji dužnik za plaćanje naknade štete oštećenoj osobi bude garancijski fond predviđen u tu svrhu, smješten u državi članici u kojoj se uobičajeno

nalazi neosigurano vozilo čija je upotreba izazvala nezgodu. Kada je nemoguće utvrditi vozilo, trebalo bi predvidjeti da je krajnji dužnik garancijski fond predviđen u tu svrhu, smješten u državi članici u kojoj se nezgoda dogodila.

- (54) Ova Direktiva ne bi trebala dovoditi u pitanje obveze država članica u vezi s rokovima navedenima u Prilogu I., Dijelu B za prenošenje u nacionalno pravo tamo navedenih Direktiva i za njihovu primjenu,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Definicije

Za potrebe ove Direktive:

1. „vozilo” znači svako motorno vozilo namijenjeno za kopneni promet, a koje pokreće mehanička snaga, ali koje se ne kreće po tračnicama, i svako priključno vozilo, bilo da je priključeno ili ne;
2. „oštećena osoba” znači svaka osoba koja ima pravo na naknadu štete u vezi sa štetom ili ozljedom prouzročenom vozilima;
3. „nacionalni ured za osiguranje” znači profesionalna organizacija koja je utemeljena u skladu s Preporukom br. 5 koju je 25. siječnja 1949. usvojio Pododbor za cestovni promet Odbora za unutarnji promet Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu, a koja okuplja društva za osiguranje koja u jednoj državi imaju odobrenje za obavljanje poslova osiguranja motornih vozila od građanskopravne odgovornosti;
4. „područje na kojem se vozilo uobičajeno nalazi” znači:
 - (a) područje države čije registarsku pločicu vozilo nosi, bez obzira na to je li ta registarska pločica trajna ili privremena; ili
 - (b) kada nije potrebna registracija za određenu vrstu vozila, ali vozilo nosi pločicu osiguranja ili neku razlikovnu oznaku sličnu registarskoj pločici, područje države u kojoj je izdana pločica osiguranja ili oznaka; ili
 - (c) kada za određene tipove vozila nije potrebna ni registarska pločica ni pločica osiguranja, niti razlikovna oznaka, područje države u kojoj imatelj vozila ima stalno boravište; ili

- (d) kada vozilo nema registarsku pločicu ili ima registarsku pločicu koja ne odgovara ili više ne odgovara tom vozilu, a sudjelovalo je u nezgodi, područje države u kojoj se dogodila nezgoda, za potrebe likvidacije štete u skladu s prvom alinejom članka 2. točke (a) ili u skladu s člankom 10.;
5. „zelena karta” znači međunarodna potvrda o osiguranju izdana u ime nacionalnog ureda u skladu s Preporukom br. 5 koju je 25. siječnja 1949. donio Pododbor za cestovni promet Odbora za unutarnji promet Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu;
6. „društvo za osiguranje” znači društvo koje je dobilo službeno odobrenje za rad u skladu s člankom 6. ili člankom 23. stavkom 2. Direktive 73/239/EEZ;
7. „poslovni nastan” znači sjedište društva, zastupništvo ili podružnica društva za osiguranje kako je utvrđeno u članku 2. točki (c) Druge direktive Vijeća 88/357/EEZ od 22. lipnja 1988. o usklađivanju zakona i drugih propisa u odnosu na izravno osiguranje osim životnog osiguranja i utvrđivanju odredbi za olakšavanje djelotvornog ostvarivanja slobode pružanja usluga ⁽¹⁾.

Članak 2.

Područje primjene

Odredbе članka 4., 6., 7. i 8. primjenjuju se na vozila koja se uobičajeno nalaze na području jedne od država članica:

- (a) nakon što je zaključen sporazum između nacionalnih ureda za osiguranje prema kojem svaki nacionalni ured u skladu s odredbama nacionalnog prava o obveznom osiguranju jamči likvidaciju šteta u vezi s nesrećama koje se dogode na njezinu području i koje prouzroče vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice, bez obzira na to jesu li takva vozila osigurana ili ne;
- (b) od datuma koji odredi Komisija, nakon što se u uskoj suradnji s državama članicama uvjerila da je takav sporazum zaključen;
- (c) na razdoblje trajanja tog sporazuma.

Članak 3.

Obvezno osiguranje vozila

Podložno članku 5., svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da je građanskopravna

odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njezinu području pokrivena osiguranjem.

Na temelju mjera iz prvog stavka određuje se opseg pokrivenosti i uvjeti pokrića.

Svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da ugovor o osiguranju također pokriva:

- (a) u skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u drugim državama članicama, svaku štetu ili ozljedu prouzročenu na području tih država;
- (b) svaku štetu ili ozljedu koju pretrpe državljani država članica na putu koji izravno povezuje dva područja na kojima je na snazi Ugovor ako ne postoji nacionalni ured za osiguranje odgovoran za područje koje se prelazi; u tom se slučaju šteta ili ozljeda pokrivaju u skladu s nacionalnim pravom o obveznom osiguranju koje je na snazi u državi članici na čijem se području vozilo uobičajeno nalazi.

Osiguranje iz prvog stavka obvezno pokriva i oštećenje stvari i tjelesne ozljede.

Članak 4.

Provjera osiguranja

Države članice suzdržavaju se od provjere osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice i u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje i koja na njihovo područje dolaze s područja neke druge države članice. One međutim mogu provoditi nesustavne provjere osiguranja pod uvjetom da te provjere nisu diskriminirajuće i da se vrše u sklopu nadzora koji nije usmjeren isključivo na provjeru osiguranja.

Članak 5.

Odstupanje od obveze u pogledu obveznog osiguranja vozila

1. Država članica može odstupati od članka 3. u pogledu određenih fizičkih ili pravnih osoba, javnih ili privatnih; popis tih osoba sastavlja dotična država i dostavlja ga drugim državama članicama i Komisiji.

Država članica koja tako odstupa poduzima odgovarajuće mjere kako bi osigurala isplatu naknade štete za svaku štetu ili ozljedu koju na njezinu području ili na području drugih država članica prouzroče vozila koja pripadaju takvim osobama.

⁽¹⁾ SL L 172, 4.7.1988., str. 1.

Ona posebno određuje instituciju ili tijelo u zemlji u kojoj se dogodi šteta ili ozljeda odgovorno za isplatu naknade štete oštećenim osobama u skladu sa zakonima te države u slučajevima u kojima se ne primjenjuje članak 2. točka (a).

Ona dostavlja Komisiji popis osoba izuzetih iz obveznog osiguranja i institucija i tijela koja su odgovorna za naknadu štete.

Komisija objavljuje taj popis.

2. Država članica može odstupiti od članka 3. u pogledu određenih vrsta vozila ili određenih vozila koja imaju posebne pločice; popis takvih vrsta ili takvih vozila sastavlja dotična država i dostavlja ga drugim državama članicama i Komisiji.

Svaka država članica koja tako odstupa osigurava da se vozila iz prvog podstavka smatraju vozilima za koje nije ispunjena obveza osiguranja iz članka 3.

Garancijski fond države članice u kojoj se nezgoda dogodila ima pravo zatim podnijeti odštetni zahtjev garancijskom fondu u državi članici u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi.

Od 11. lipnja 2010. države članice izvješćuju Komisiju o provedbi i praktičnoj primjeni ovog stavka.

Nakon pregleda tih izvješća Komisija prema potrebi podnosi prijedloge za zamjenu ili stavljanje izvan snage tog odstupanja.

Članak 6.

Nacionalni uredi za osiguranje

Svaka država članica osigurava da u slučaju kada je nezgodu na njezinu području prouzročilo vozilo koje se uobičajeno nalazi na području druge države članice nacionalni ured za osiguranje, ne dovodeći u pitanje obvezu iz članka 2. točke (a), dobije informacije:

- (a) o području na kojem se vozilo uobičajeno nalazi i eventualno o njegovoj registarskoj oznaci;
- (b) ako je to moguće, o pojedinostima o osiguranju vozila koje su obično navedene na zelenoj karti, a koje su u posjedu imatelja vozila, ako te pojedinosti zahtijeva država članica na čijem se području vozilo uobičajeno nalazi.

Svaka država članica također osigurava da ured dostavlja informacije iz točaka (a) i (b) nacionalnom uredu za osiguranje države na čijem se području vozilo uobičajeno nalazi.

POGLAVLJE 2.

ODREDBE KOJE SE ODOSE NA VOZILA KOJA SE UOBIČAJENO NALAZE NA PODRUČJU TREĆIH ZEMALJA

Članak 7.

Nacionalne mjere koje se odnose na vozila koja se uobičajeno nalaze na području trećih zemalja

Svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da se vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje i koja dolaze na područje na kojem je na snazi Ugovor ne upotrebljavaju na njezinu području ako ne postoji pokrivenje za eventualne štete ili ozljede prouzročene tim vozilom na cijelom području na kojem je na snazi Ugovor, u skladu sa zahtjevima zakona pojedinih država članica o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti za upotrebu vozila.

Članak 8.

Dokumentacija koja se odnosi na vozila koja se uobičajeno nalaze na području trećih zemalja

1. Svako vozilo koje se uobičajeno nalazi na području treće zemlje mora prije dolaska na područje na kojem je na snazi Ugovor imati važeću zelenu kartu ili potvrdu o graničnom osiguranju kojom se utvrđuje da je vozilo osigurano u skladu s člankom 7.

Međutim, vozila koja se uobičajeno nalaze u trećoj zemlji smatraju se vozilima koja se uobičajeno nalaze u Zajednici ako nacionalni ured svih država članica pojedinačno, svaki u skladu s odredbama vlastitog nacionalnog prava o obveznom osiguranju, jamče likvidaciju šteta u vezi s nesrećama koje se dogode na njihovu području i koje prouzroče takva vozila.

3. Nakon što u uskoj suradnji s državama članicama ustanovi da su preuzete obveze iz drugog podstavka stavka 1., Komisija određuje datum od kojeg i vrste vozila za koje države članice više ne zahtijevaju predočenje isprava iz prvog podstavka stavka 1.

POGLAVLJE 3.

MINIMALNI IZNOSI POKRIVENI OBVEZIM OSIGURANJEM

Članak 9.

Minimalni iznosi

1. Ne dovodeći u pitanje bilo kakva viša jamstva koja države članice mogu propisati, svaka država članica zahtijeva da osiguranje iz članka 3. bude obvezno najmanje u pogledu sljedećih iznosa:

- (a) kod tjelesne ozljede minimalan iznos pokrića od 1 000 000 eura po žrtvi ili 5 000 000 eura po odštetnom zahtjevu, bez obzira na broj žrtava;
- (b) kod oštećenja stvari 1 000 000 eura po odštetnom zahtjevu, bez obzira na broj žrtava.

Ako je potrebno, države članice mogu utvrditi prijelazno razdoblje koje traje najduže do 11. lipnja 2012., u kojem trebaju prilagoditi svoje minimalne iznose pokrića iznosima predviđenim u prvom podstavku.

Države članice koje odrede takvo prijelazno razdoblje o tome obavješćuju Komisiju i navode trajanje prijelaznog razdoblja.

Međutim, najkasnije do 11. prosinca 2009. države članice povećavaju jamstva najmanje do jedne polovine razina predviđenih prvim podstavkom.

2. Svakih pet godina od 11. lipnja 2005. ili završetka eventualnog prijelaznog razdoblja iz drugog podstavka stavka 1. iznosi iz toga stavka se preispituju u skladu s Europskim indeksom potrošačkih cijena (EICP), utvrđenim na temelju Uredbe (EZ) br. 2494/95.

Iznosi se prilagođavaju automatski. Povećavaju se za postotnu promjenu koju navede EICP za dotično razdoblje, odnosno, za pet godina koje neposredno prethode preispitivanju iz prvog podstavka, a zaokružuju se naviše do višekratnika 10 000 eura.

Komisija priopćava prilagođene iznose Europskom parlamentu i Vijeću i osigurava njihovo objavljivanje u *Službenom listu Europske unije*.

POGLAVLJE 4.

NAKNADA ŠTETE KOJU PROUZROČI NEPOZNATO VOZILO ILI VOZILO ZA KOJE NIJE ISPUNJENA OBVEZA OSIGURANJA IZ ČLANKA 3.

Članak 10.

Tijelo odgovorno za naknadu štete

1. Svaka država članica osniva ili ovlašćuje tijelo sa zadatkom osiguranja naknade štete, barem do granica obveze osiguranja za oštećenje stvari ili tjelesne ozljede prouzročene nepoznatim vozilom ili vozilom za koje obveza osiguranja utvrđena stavkom 3. nije ispunjena.

Prvi podstavak ne dovodi u pitanje pravo država članica da naknadu štete od strane tog tijela smatraju supsidijarnom ili ravnopravnom, kao ni pravo da predvide likvidaciju štete između tog tijela i osobe ili osoba odgovornih za nezgodu i

drugih osiguravatelja ili ustanova za socijalno osiguranje koji su dužni nadoknaditi štetu žrtvi u pogledu iste nezgode. Međutim, države članice ne smiju dopustiti tijelu da isplatu naknade štete učini ovisnom o tome da žrtva na bilo koji način mora dokazati da odgovorna osoba u nije u mogućnosti ili odbija isplatiti naknadu štete.

2. Žrtva se može u svakom slučaju obratiti izravno tijelu koje je, na temelju podataka koje žrtva dostavi na njegov zahtjev, obvezno dostaviti žrtvi utemeljeni odgovor u vezi s isplatom bilo kakve naknade štete.

Međutim, države članice mogu isključiti isplatu naknade štete od strane tog tijela za osobe koje su dobrovoljno ušle u vozilo koje je prouzročilo štetu ili ozljedu ako tijelo može dokazati da su znale da je vozilo neosigurano.

3. Države članice mogu ograničiti ili isključiti isplatu naknade štete od strane tog tijela kod oštećenja stvari od strane nepoznatog vozila.

Međutim, kad je tijelo isplatilo naknadu štete za znatne tjelesne ozljede bilo kojoj žrtvi iste nesreće u kojoj je nepoznatim vozilom prouzročeno i oštećenje stvari, države članice ne smiju isključiti isplatu naknade štete za oštećenje stvari na temelju činjenice da je vozilo nepoznato. Neovisno o tome, države članice mogu predvidjeti samopridržaj od najviše 500 EUR koji snosi žrtva takvog oštećenja stvari.

Uvjeti pod kojima se tjelesne ozljede trebaju smatrati znatnima određuju se u skladu sa zakonodavstvom ili drugim propisima države članice u kojoj se nezgoda dogodila. S tim u vezi, države članice mogu uzeti u obzir, između ostalog, pitanje je li ozljeda zahtijevala bolničku njegu.

4. Svaka država članica primjenjuje svoje zakone i druge propise na isplatu naknade štete od strane tog tijela, ne dovodeći u pitanje bilo koju drugu praksu koja je povoljnija za žrtvu.

Članak 11.

Sporovi

Kod spora između tijela iz članka 10. stavka 1. i osiguravatelja od građanskopravne odgovornosti o tome tko je od njih dužan isplatiti naknadu štete žrtvi, države članice poduzimaju odgovarajuće mjere kako bi jedna od tih strana bila određena kao odgovorna za privremenu isplatu naknade štete žrtvi bez odlaganja.

Ako se u konačnici utvrdi da je druga strana trebala isplatiti svu ili dio naknade štete, ta druga strana nadoknađuje odgovarajući iznos onoj strani koja je izvršila isplatu.

POGLAVLJE 5.

POSEBNE KATEGORIJE ŽRTAVA, KLAUZULE O ISKLJUČENJU, JEDINSTVENA PREMIJA, VOZILA OTPREMLJENA IZ JEDNE DRŽAVE ČLANICE U DRUGU

Članak 12.

Posebne kategorije žrtava

1. Ne dovodeći u pitanje drugi podstavak članka 13. stavka 1., osiguranje iz članka 3. pokriva odgovornost za tjelesne ozljede svih putnika osim vozača, nastale upotrebom vozila.

2. Članovi obitelji ugovaratelja osiguranja, vozača ili bilo koje druge osobe koja kod nezgode podliježe građanskopravnoj odgovornosti i čija je odgovornost pokrivena osiguranjem iz članka 3. ne smiju biti isključeni iz osiguranja u pogledu svojih tjelesnih ozljeda na temelju tog odnosa.

3. Osiguranje iz članka 3. obuhvaća tjelesne ozljede i oštećenje stvari pješaka, biciklista i drugih nemotoriziranih korisnika ceste koji, kao posljedica prometne nezgode u kojoj je sudjelovalo motorno vozilo, u skladu s nacionalnim građanskim pravom imaju pravo na naknadu štete.

Ovaj članak ne dovodi u pitanje građanskopravnu odgovornost, kao ni visinu naknade štete.

Članak 13.

Klauzule o isključenju

1. Svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da se sve zakonske odredbe ili ugovorne klauzule sadržane u polici osiguranja izdanoj u skladu s člankom 3. smatraju nevažećima u pogledu odštetnih zahtjeva trećih osoba koje su žrtve prometne nezgode ako te zakonske odredbe ili ugovorne klauzule isključuju iz osiguranja upotrebu ili vožnju vozila:

- (a) od strane osoba koje za to nemaju izričito ili implicitno odobrenje;
- (b) od strane osoba koje nemaju vozačku dozvolu koja im dopušta da voze dotično vozilo;
- (c) od strane osoba koje krše zakonske tehničke zahtjeve u pogledu stanja i sigurnosti dotičnog vozila.

Međutim, odredba ili klauzula iz točke (a) prvog podstavka može se upotrijebiti protiv osoba koje su dobrovoljno ušle u vozilo koje je prouzročilo štetu ili ozljedu ako osiguravatelj može dokazati da su znale da je vozilo ukradeno.

Države članice imaju mogućnost – kod prometnih nezgoda koje se dogode na njihovu području – ne primijeniti odredbu u prvom podstavku ako i u mjeri u kojoj žrtva može dobiti naknadu štete od tijela za socijalno osiguranje.

2. Kod ukradenih ili na silu pribavljenih vozila, države članice mogu predvidjeti da tijelo navedeno u članku 10. stavku 1. treba isplatiti naknadu štete umjesto osiguravatelja prema uvjetima navedenima u stavku 1. ovog članka. Ako se vozilo uobičajeno nalazi u drugoj državi članici, to tijelo ne može tražiti naknadu ni od jednog tijela u toj državi članici.

Države članice koje u slučaju ukradenih ili na silu pribavljenih vozila predviđaju da tijelo iz članka 10. stavka 1. treba isplatiti naknadu štete mogu za oštećenje stvari odrediti samopridržaj do najviše 250 EUR koji snosi žrtva.

3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se svaka zakonska odredba ili ugovorna klauzula sadržana u polici osiguranja koja isključuje putnika iz takvog pokrivača na temelju činjenice da je znao ili da je trebao znati da je u trenutku nesreće vozač vozila bio pod utjecajem alkohola ili nekih drugih opojnih sredstava smatra nevažećom u vezi s odštetnim zahtjevom takvog putnika.

Članak 14.

Jedinstvena premija

Države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da sve police obveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti koja proizlazi iz upotrebe vozila:

- (a) pokrivaju, na temelju jedinstvene premije i tijekom cijelog trajanja ugovora, cjelokupno područje Zajednice, uključujući svaki boravak vozila u drugoj državi članici za vrijeme trajanja ugovora; i
- (b) jamče, na temelju jedinstvene premije, u svakoj državi članici pokriće propisano njezinim zakonom ili pokriće propisano zakonom države članice u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi ako je to pokriće više.

Članak 15.

Vozila otpremljena iz jedne države članice u drugu

1. Odstupajući od druge alineje članka 2. točke (d) Direktive 88/357/EEZ, ako je vozilo otpremljeno iz jedne države članice u drugu, državom članicom odredišta smatra se država članica u kojoj se nalazi rizik, odmah nakon prihvaćanja isporuke od strane kupca i tijekom razdoblja od trideset dana, čak i ako vozilo nije službeno registrirano u državi članici odredišta.

2. Ako je vozilo sudjelovalo u nesreći tijekom razdoblja iz 1. stavka ovog članka dok je neosigurano, tijelo iz članka 10. stavka 1. u državi članici određišta odgovorno je za naknadu štete predviđenu člankom 9.

POGLAVLJE 6.

POTVRDA, SAMOPRIDRŽAJ, IZRAVNO POSTUPANJE

Članak 16.

Potvrda o odštetnim zahtjevima u vezi s odgovornošću za štetu nanesenu trećim osobama

Države članice osiguravaju da ugovaratelj osiguranja ima pravo u bilo kojem trenutku zatražiti potvrdu o odštetnim zahtjevima u vezi s odgovornošću za štetu nanesenu trećim osobama koji se odnose na vozilo ili vozila pokrivena ugovorom o osiguranju barem za razdoblje od prethodnih pet godina ugovornog odnosa, ili potvrdu o nepostojanju takvih odštetnih zahtjeva.

Društvo za osiguranje ili tijelo koje je država članica eventualno imenovala za pružanje usluga obveznog osiguranja ili za davanje takvih potvrda dostavlja tu potvrdu ugovaratelju osiguranja u roku od 15 dana od zahtjeva.

Članak 17.

Samopridržaj

Društva za osiguranje ne zahtijevaju ni od jedne osobe oštećene kao posljedica nezgode da plaća iznos samopridržaja ako se radi o osiguranju iz članka 3.

Članak 18.

Pravo izravnog postupanja

Države članice osiguravaju da svaka osoba oštećena kao posljedica nezgode koju je prouzročilo vozilo pokriveno osiguranjem iz članka 3. ima pravo izravnog postupanja protiv društva za osiguranje koje pokriva građanskopravnu odgovornost osobe odgovorne za nezgodu.

POGLAVLJE 7.

LIKVIDACIJA ŠTETA KOJE PROIZLAZE IZ NEZGODA KOJE PROUZROČE VOZILA POKRIVENA OSIGURANJEM IZ ČLANKA 3.

Članak 19.

Postupak likvidacije šteta

Države članice uspostavljaju postupak iz članka 22. za likvidaciju šteta koje proizlaze iz nezgoda koje prouzročje vozila pokrivena osiguranjem iz članka 3.

Kod šteta koje se mogu likvidirati putem sustava nacionalnih ureda za osiguranje predviđenih u članku 2. države članice uspostavljaju isti postupak kao u članku 22.

Za potrebe primjene tog postupka svako upućivanje na društvo za osiguranje smatra se upućivanjem na nacionalni ured za osiguranje.

Članak 20.

Posebne odredbe koje se odnose na naknadu štete osoba oštećenih u prometnoj nezgodi u državi članici koja nije država članica njihova boravišta

1. Cilj je članka od 20. do 26. utvrđivanje posebnih odredaba koje se primjenjuju na oštećene osobe koje imaju pravo na naknadu štete za štete ili ozljede koje su posljedica nezgoda u državi članici koja nije država članica boravišta oštećene osobe prouzročenih upotrebom vozila koja su osigurana i koja se uobičajeno nalaze u državi članici.

Ne dovodeći u pitanje zakonodavstvo trećih zemalja u vezi s građanskopravnom odgovornošću i međunarodnim privatnim pravom, te se odredbe također primjenjuju na oštećene osobe s boravištem u državi članici koje imaju pravo na naknadu štete za štete ili ozljede koji su posljedica nezgoda u trećim zemljama čiji su se nacionalni uredi za osiguranje pridružili sustavu zelene karte, kada su te nezgode prouzročene upotrebom vozila koja su osigurana i uobičajeno se nalaze u državi članici.

2. Članci 21. i 24. primjenjuju se samo kod nezgoda prouzročenih upotrebom vozila:

- (a) koje je osigurano preko poslovnog nastana u državi članici koja nije država boravišta oštećene osobe i
- (b) koje se uobičajeno nalazi u državi članici koja nije država boravišta oštećene osobe.

Članak 21.

Predstavnici za likvidaciju štete

1. Svaka država članica poduzima sve potrebne mjere kako bi osigurala da sva društva za osiguranje koja pokrivaju rizike iz točke 10. slova A Priloga Direktive 73/239/EEZ, s iznimkom odgovornosti prijevoznika, imenuju predstavnika za likvidaciju štete u svakoj državi članici osim u onoj u kojoj su dobila službena odobrenja za rad.

Predstavnik za likvidaciju štete odgovoran je za rješavanje i likvidaciju odštetnih zahtjeva koji proizlaze iz nezgoda u slučajevima iz članka 20. stavka 1.

Predstavnik za likvidaciju štete ima boravište ili poslovni nastan u državi članici u kojoj je imenovan.

2. Društvo za osiguranje ima diskrecijsko pravo odlučivanja o izboru svojeg predstavnika za likvidaciju štete.

Države članice ne smiju ograničavati tu slobodu izbora.

3. Predstavnik za likvidaciju štete može raditi za jedno društvo za osiguranje ili više njih.

4. Predstavnik za likvidaciju štete prikuplja u pogledu takvih odštetnih zahtjeva sve potrebne informacije u vezi s likvidacijom šteta i poduzima mjere potrebne da dogovori njihovu likvidaciju.

Obveza imenovanja predstavnika za likvidaciju štete ne isključuje pravo oštećene osobe ili njezina društva za osiguranje da pokrene postupak izravno protiv osobe koja je prouzročila nezgodu ili njezina društva za osiguranje.

5. Predstavnici za likvidaciju štete moraju imati dovoljno ovlasti da zastupaju društvo za osiguranje u odnosu na oštećene osobe u slučajevima iz članka 20. stavka 1. i da u potpunosti udovolje njihovim odštetnim zahtjevima.

Oni moraju biti u stanju obraditi slučajeve na službenom jeziku (službenim jezicima) države članice boravišta oštećene osobe.

6. Imenovanje predstavnika za likvidaciju štete samo po sebi ne predstavlja otvaranje podružnice u smislu članka 1. točke (b) Direktive 92/49/EEZ te se predstavnik za likvidaciju štete ne smatra poslovnom nastanom u smislu članka 2. točke (c) Direktive 88/357/EEZ ili poslovnom nastanom u smislu Uredbe (EZ) br. 44/2001.

Članak 22.

Postupak naknade štete

Države članice predviđaju obvezu, pod prijetnjom odgovarajućih učinkovitih i sustavnih financijskih ili istovjetnih administrativnih sankcija, prema kojoj u roku od tri mjeseca od dana kada je oštećena osoba podnijela svoj zahtjev za naknadu štete bilo izravno društvu za osiguranje osobe koja je prouzročila nezgodu ili njegovu predstavniku za likvidaciju štete

(a) društvo za osiguranje osobe koja je prouzročila nezgodu ili njegov predstavnik za likvidaciju štete imaju obvezu dati obrazloženu ponudu za naknadu štete u slučajevima kada odgovornost nije sporna i kada je visina štete procijenjena; ili

(b) društvo za osiguranje kojemu je upućen zahtjev za naknadu štete ili njegov predstavnik za likvidaciju štete imaju obvezu dati utemeljen odgovor na točke navedene u odštetnom zahtjevu u slučajevima kada je odgovornost sporna ili kada visina štete nije u potpunosti procijenjena.

Države članice donose odredbe kako bi osigurale da se, kada ponuda nije dana u roku od tri mjeseca, plaća kamata na iznos naknade štete koji oštećenoj osobi ponudi društvo za osiguranje ili dodijeli sud.

Članak 23.

Informacijski centri

1. Kako bi se oštećenoj osobi omogućilo da zatraži naknadu štete, svaka država članica osniva ili odobrava informacijski centar koji je odgovoran:

(a) za vođenje registra koji sadrži sljedeće informacije:

i. registarske brojeve motornih vozila koja se uobičajeno nalaze na teritoriju dotične države;

ii. brojeve polica osiguranja koje pokrivaju upotrebu tih vozila za rizike iz točke 10. slova A Priloga Direktivi 73/239/EEZ, s iznimkom odgovornosti prijevoznika, i, ako je razdoblje valjanosti police isteklo, datum završetka osiguravateljnog pokrivača;

iii. društva za osiguranje koja pokrivaju upotrebu vozila za rizike iz točke 10. slova A Priloga Direktivi 73/239/EEZ, s iznimkom odgovornosti prijevoznika, te predstavnike za likvidaciju štete koje u skladu s člankom 21. ove Direktive imenuju ta društva za osiguranje, o čijim se imenima obavješćuje informacijski centar u skladu sa stavkom 2. ovog članka;

iv. popis vozila za koja u svakoj pojedinoj državi članici vrijedi pravilo odstupanja od obveze osiguravateljnog pokrivača građanskopravne odgovornosti u skladu s člankom 5. stavcima 1. i 2.:

v. u pogledu vozila predviđenih u točki iv.:

— naziv institucije ili tijela određenog u skladu s trećim podstavkom članka 5. stavka 1. kao odgovornog za naknadu štete oštećenim osobama u slučajevima kada nije primjenljiv postupak predviđen u članku 2. stavku 2. točki (a) ako za vozilo vrijedi pravilo odstupanja predviđeno u prvom podstavku članka 5. stavka 1.,

— naziv tijela koje pokriva vozilo u državi članici u kojoj se uobičajeno nalazi ako za vozilo vrijedi pravilo odstupanja predviđeno u članku 5. stavku 2.:

(b) ili za koordiniranje prikupljanja i proslijeđivanja tih informacija; i

(c) za pomaganje ovlaštenim osobama da budu obavještene o informacijama spomenutim u točki (a) podtočkama od i. do v.

Informacije pod točkom (a) podtočkama i., ii. i iii. moraju se čuvati u razdoblju od 7 godina od isteka registracije vozila ili prestanka ugovora o osiguranju.

2. Društva za osiguranje iz točke (a) podtočke iii. stavka 1. obavješćuju informacijske centre svih država članica o imenu i adresi predstavnika za likvidaciju štete kojega su u skladu s člankom 21. imenovala u svakoj pojedinoj državi članici.

3. Države članice osiguravaju da oštećena osoba ima pravo u razdoblju od sedam godina nakon nezgode bez odlaganja dobiti sljedeće informacije od informacijskog centra države članice u kojoj boravi, države članice u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi ili države članice u kojoj se nezgoda dogodila:

- (a) ime i adresu društva za osiguranje;
- (b) broj police osiguranja; i
- (c) ime i adresu predstavnika za likvidaciju štete društva za osiguranje u državi boravišta oštećene osobe.

Informacijski centri međusobno surađuju.

4. Informacijski centri daju oštećenoj osobi ime i adresu vlasnika ili uobičajenog vozača odnosno registriranog imatelja vozila ako oštećena osoba ima legitiman interes za dobivanje tih informacija. Za potrebe ove odredbe informacijski centar obraća se posebno:

- (a) društvu za osiguranje; ili
- (b) ustanovi za registraciju vozila.

Ako za vozilo vrijedi pravilo odstupanja predviđeno u članku 5. stavku 1., informacijski centar obavješćuje oštećenu osobu o nazivu institucije ili tijela koje je u skladu s trećim podstavkom članka 5. stavka 1. određeno kao odgovorno za naknadu štete oštećenim osobama u slučajevima kada nije primjenljiv postupak predviđen člankom 2. točkom (a).

Ako za vozilo vrijedi pravilo odstupanja predviđeno u članku 5. stavku 2., informacijski centar obavješćuje oštećenu osobu o nazivu tijela koje pokriva vozilo u državi u kojoj se ono uobičajeno nalazi.

5. Ne dovodeći u pitanje njihove obveze na temelju stavaka 1. i 4., države članice osiguravaju da informacijski centri dostavljaju informacije navedene u tim stavcima svakom sudioniku prometne nezgode koju je prouzročilo vozilo pokriveno osiguranjem iz članka 3.

6. Obrada osobnih podataka koja proizlazi iz stavaka 1. do 5. mora se provesti u skladu s nacionalnim mjerama koje su poduzete u skladu s Direktivom 95/46/EZ.

Članak 24.

Tijela za naknadu štete

1. Svaka država članica osniva ili odobrava tijelo za naknadu štete, koje je odgovorno za naknadu štete oštećenim osobama u slučajevima iz članka 20. stavka 1.

Te oštećene osobe mogu podnijeti svoj odštetni zahtjev tijelu za naknadu štete u državi članici njihova boravišta:

- (a) ako u roku od tri mjeseca od dana kada je oštećena osoba podnijela svoj odštetni zahtjev društvu za osiguranje vozila čija je upotreba prouzročila nezgodu ili njegovu predstavniku za likvidaciju štete, društvo za osiguranje ili njegov predstavnik za likvidaciju štete ne daju utemeljen odgovor na točke navedene u odštetnom zahtjevu; ili
- (b) ako društvo za osiguranje nije imenovalo predstavnika za likvidaciju štete u državi članici boravišta oštećene osobe u skladu s člankom 20. stavkom 1.; u tom slučaju oštećene osobe ne mogu podnijeti odštetni zahtjev tijelu za naknadu štete ako su odštetni zahtjev podnijele izravno društvu za osiguranje vozila čija je upotreba prouzročila nezgodu i ako su primile utemeljen odgovor u roku od tri mjeseca od podnošenja zahtjeva.

Oštećene osobe ne mogu međutim podnijeti odštetni zahtjev tijelu za naknadu štete ako su poduzele pravne korake izravno protiv društva za osiguranje.

Tijelo za naknadu štete pokreće postupak u roku od dva mjeseca od dana kada mu oštećena osoba podnese odštetni zahtjev, ali prekida taj postupak ako društvo za osiguranje ili njegov predstavnik za likvidaciju štete naknadno daju utemeljen odgovor na odštetni zahtjev.

Tijelo za naknadu štete odmah obavješćuje:

- (a) društvo za osiguranje vozila čija je upotreba prouzročila nezgodu ili predstavnika za likvidaciju štete;
- (b) tijelo za naknadu štete u državi članici u kojoj je poslovni nastan društva za osiguranje koje je izdalo policu;

(c) osobu koja je prouzročila nezgodu, ako je poznata;

da je od oštećene osobe primilo odštetni zahtjev i da će odgovoriti na taj zahtjev u roku od dva mjeseca od njegova podnošenja.

Ova odredba ne dovodi u pitanje pravo država članica da naknadu štete od strane tog tijela smatraju supsidijarnom ili ravnopravnom, kao ni pravo da predvide likvidaciju štete između tog tijela i osobe ili osoba koje su prouzročile nezgodu i drugih društava za osiguranje ili ustanova za socijalno osiguranje koji su dužni nadoknaditi štetu oštećenoj osobi u pogledu iste nezgode. Međutim, države članice ne smiju dopustiti tijelu da isplatu naknade štete učini podložnom bilo kojim uvjetima osim onima koji su predviđeni ovom Direktivom, a posebno tome da oštećena osoba na bilo koji način mora dokazati da odgovorna osoba nije u mogućnosti ili odbija isplatiti naknadu štete.

2. Tijelo za naknadu štete koje je isplatilo naknadu štete oštećenoj osobi u državi članici njezina boravišta ima pravo zatražiti nadoknadu iznosa koji je platilo kao naknadu štete od tijela za naknadu štete u državi članici u kojoj je poslovni nastan društva za osiguranje koje je izdalo policu.

Potonje tijelo tada nasljeđuje prava oštećene osobe protiv osobe koja je prouzročila nezgodu ili njezina društva za osiguranje ako je tijelo za naknadu štete u državi članici boravišta oštećene osobe dalo naknadu štete za pretrpljenu štetu ili ozljedu.

Svaka država članica obvezna je priznati tu subrogaciju kako ju je predvidjela bilo koja druga država članica.

3. Ovaj članak proizvodi pravne učinke:

- (a) nakon što se između tijela za naknadu štete koja su osnovale ili odobrile države članice sklopi sporazum koji se odnosi na njihove zadaće i obveze te na postupke za nadoknadu sredstava;
- (b) od dana koji odredi Komisija, nakon što se u bliskoj suradnji s državama članicama uvjerila da je takav sporazum zaključen.

Članak 25.

Naknada štete

1. Ako je nemoguće utvrditi vozilo ili ako je u roku od dva mjeseca nakon nezgode nemoguće utvrditi društvo za osiguranje, oštećena osoba može zatražiti naknadu štete od tijela za naknadu štete u državi članici u kojoj boravi. Naknada štete daje

se u skladu s odredbama članaka 9. i 10. Tijelo za naknadu štete tada ima pravo podnijeti odštetni zahtjev pod uvjetima koji su propisani člankom 24. stavkom 2.:

- (a) kada se ne može utvrditi društvo za osiguranje: garancijskom fondu u državi članici u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi;
- (b) kod nepoznatog vozila: garancijskom fondu u državi članici u kojoj se nezgoda dogodila;
- (c) kod vozila iz trećih zemalja: garancijskom fondu u državi članici u kojoj se nezgoda dogodila.

2. Ovaj se članak primjenjuje na nezgode koje su prouzročila vozila iz trećih zemalja obuhvaćena člancima 7. i 8.

Članak 26.

Središnje tijelo

Države članice poduzimaju sve odgovarajuće mjere kojima žrtvama, njihovim osiguravateljima ili njihovim pravnim zastupnicima olakšavaju pravodobno dostavljanje osnovnih podataka potrebnih za likvidaciju šteta.

Ti se osnovni podaci stavljaju na raspolaganje, prema potrebi, u elektroničkom obliku u središnjem registru u svakoj državi članici, a mogu im pristupiti uključene strane na temelju izričitog zahtjeva.

Članak 27.

Sankcije

Države članice određuju sankcije za kršenje nacionalnih odredaba koje donesu u provedbi ove Direktive i poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale njihovu primjenu. Sankcije su učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice čim prije obavješćuju Komisiju o svim izmjenama koje se odnose na odredbe donesene na temelju ovog članka.

POGLAVLJE 8.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 28.

Nacionalne odredbe

1. Države članice mogu u skladu s Ugovorom zadržati ili donijeti odredbe koje su za oštećenu osobu povoljnije od odredaba potrebnih za usklađivanje s ovom Direktivom.

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

Članak 29.

Stavljanje izvan snage

Ovim se stavlja izvan snage direktive 72/166/EEZ, 84/5/EEZ, 90/232/EEZ, 2000/26/EZ i 2005/14/EZ, kako su izmijenjene direktivama navedenima u Prilogu I. dijelu A, ne dovodeći u pitanje obveze država članica u odnosu na rokove za prenošenje u nacionalno pravo i primjenu direktiva navedenih u Prilogu I. dijelu B.

Upućivanja na direktive stavljene izvan snage tumače se kao upućivanja na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom u Prilogu II.

Članak 30.

Stupanje na snagu

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

Članak 31.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 16. rujna 2009.

Za Europski parlament

Predsjednik

J. BUZEK

Za Vijeće

Predsjednica

C. MALMSTRÖM

PRILOG I.

DIO A

Direktive stavljene izvan snage s popisom njihovih kasnijih izmjena

(koje se navode se u članku 29.)

Direktiva Vijeća 72/166/EEZ
(SL L 103, 2.5.1972., str. 1.)

Direktiva Vijeća 72/430/EEZ
(SL L 291, 28.12.1972., str. 162.)

Direktiva Vijeća 84/5/EEZ
(SL L 8, 11.1.1984., str. 17.)

samo članak 4.

Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 149, 11.6.2005., str. 14.)

samo članak 1.

Direktiva Vijeća 84/5/EEZ
(SL L 8, 11.1.1984., str. 17.)

Prilog I., točka IX.F Pristupnog dokumenta iz 1985.
(SL L 302, 15.11.1985., str. 218.)

Direktiva Vijeća 90/232/EEZ
(SL L 129, 19.5.1990., str. 33.)

samo članak 4.

Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 149, 11.6.2005., str. 14.)

samo članak 2.

Direktiva Vijeća 90/232/EEZ
(SL L 129, 19.5.1990., str. 33.)

Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 149, 11.6.2005., str. 14.)

samo članak 4.

Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 181, 20.7.2000., str. 65.)

Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 149, 11.6.2005., str. 14.)

samo članak 5.

Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 149, 11.6.2005., str. 14.)

DIO B

Popis rokova za prenošenje u nacionalno pravo i primjenu

(koji se navode u članku 29.)

Direktiva	Vremenski rok za prijenos	Datum primjene
72/166/EEZ	31. prosinca 1973.	—
72/430/EEZ	—	1. siječnja 1973.
84/5/EEZ	31. prosinca 1987.	31. prosinca 1988.
90/232/EEZ	31. prosinca 1992.	—
2000/26/EZ	19. srpnja 2002.	19. siječnja 2003.
2005/14/EZ	11. lipnja 2007.	—

PRILOG II.

KORELACIJSKA TABLICA

Direktiva 72/166/EEZ	Direktiva 84/5/EEZ	Direktiva 90/232/EEZ	Direktiva 2000/26/EEZ	Ova Direktiva
Članak 1., točke 1. do 3.				Članak 1., točke 1. do 3.
Članak 1., točka 4., prva alineja				Članak 1., točka 4. podtočka (a)
Članak 1., točka 4., druga alineja				Članak 1., točka 4. podtočka (b)
Članak 1., točka 4., treća alineja				Članak 1., točka 4. podtočka (c)
Članak 1., točka 4., četvrta alineja				Članak 1., točka 4. podtočka (d)
Članak 1., točka 5.				Članak 1., točka 5.
Članak 2. stavak 1.				Članak 4.
Članak 2. stavak 2., uvodni tekst				Članak 2. uvodni tekst
Članak 2. stavak 2., prva alineja				Članak 2. točka (a)
Članak 2. stavak 2., druga alineja				Članak 2. točka (b)
Članak 2. stavak 2., treća alineja				Članak 2. točka (c)
Članak 3. stavak 1., prva rečenica				Članak 3. prvi stavak
Članak 3. stavak 1., druga rečenica				Članak 3., drugi stavak
Članak 3. stavak 2., uvodni tekst				Članak 3. treći stavak, uvodni tekst
Članak 3. stavak 2., prva alineja				Članak 3., treći stavak, točka (a)
Članak 3. stavak 2., druga alineja				Članak 3., treći stavak, točka (b)
Članak 4., uvodni tekst				Članak 5. stavak 1., prvi podstavak
Članak 4. točka (a), prvi podstavak				Članak 5. stavak 1., prvi podstavak
Članak 4., točka (a), drugi podstavak, prva rečenica				Članak 5. stavak 1., drugi podstavak
Članak 4., točka (a), drugi podstavak, druga rečenica				Članak 5. stavak 1., treći podstavak
Članak 4., točka (a), drugi podstavak, treća rečenica				Članak 5. stavak 1., četvrti podstavak
Članak 4., točka (a), drugi podstavak, četvrta rečenica				Članak 5. stavak 1., peti podstavak
Članak 4., točka (b), prvi podstavak				Članak 5. stavak 2., prvi podstavak
Članak 4., točka (b), drugi podstavak, prva rečenica				Članak 5. stavak 2., drugi podstavak

Direktiva 72/166/EEZ	Direktiva 84/5/EEZ	Direktiva 90/232/EEZ	Direktiva 2000/26/EEZ	Ova Direktiva
Članak 4., točka (b). drugi podstavak, druga rečenica				Članak 5. stavak 2., treći podstavak
Članak 4., točka (b). treći podstavak, prva rečenica				Članak 5. stavak 2., četvrti podstavak
Članak 4., točka (b). treći podstavak, druga rečenica				Članak 5. stavak 2., peti podstavak
Članak 5. uvodni tekst				Članak 6. prvi podstavak, uvodni tekst
Članak 5. prva alineja				Članak 6. prvi podstavak, točka (a)
Članak 5. druga alineja				Članak 6. prvi podstavak, točka (b)
Članak 5. završni tekst				Članak 6. drugi stavak
Članak 6.				Članak 7.
Članak 7. stavak 1.				Članak 8. stavak 1., prvi podstavak
Članak 7. stavak 2.				Članak 8. stavak 1., drugi podstavak
Članak 7. stavak 3.				Članak 8. stavak 2.
Članak 8.				—
	Članak 1. stavak 1.			Članak 3, četvrti stavak
	Članak 1. stavak 2.			Članak 9. stavak 1.
	Članak 1. stavak 3.			Članak 9. stavak 2.
	Članak 1. stavak 4.			Članak 10. stavak 1.
	Članak 1. stavak 5.			Članak 10. stavak 2.
	Članak 1. stavak 6.			Članak 10. stavak 3.
	Članak 1. stavak 7.			Članak 10. stavak 4.
	Članak 2. stavak 1. prvi podstavak, uvodni tekst			Članak 13. stavak 1., prvi podstavak, uvodni tekst
	Članak 2. stavak 1., prva alineja			Članak 13. stavak 1., prvi podstavak, točka (a)
	Članak 2. stavak 1., druga alineja			Članak 13. stavak 1., prvi podstavak, točka (b)
	Članak 2. stavak 1., treća alineja			Članak 13. stavak 1., prvi podstavak, točka (c)
	Članak 2. stavak 1. prvi podstavak, završni tekst			Članak 13. stavak 1., prvi podstavak, uvodni tekst
	Članak 2. stavak 1., drugi i treći podstavci			Članak 13. stavak 1., drugi i treći podstavci
	Članak 2. stavak 2.			Članak 13. stavak 2.
	Članak 3.			Članak 12. stavak 2.
	Članak 4.			—
	Članak 5.			—

Direktiva 72/166/EEZ	Direktiva 84/5/EEZ	Direktiva 90/232/EEZ	Direktiva 2000/26/EEZ	Ova Direktiva
	Članak 6.	<p>Članak 1. prvi stavak</p> <p>Članak 1. drugi stavak</p> <p>Članak 1. treći stavak</p> <p>Članak 1.a, prva rečenica</p> <p>Članak 1.a, druga rečenica</p> <p>Članak 2., uvodni tekst</p> <p>Članak 2., prva alineja</p> <p>Članak 2., druga alineja</p> <p>Članak 3.</p> <p>Članak 4.</p> <p>Članak 4.a</p> <p>Članak 4.b, prva rečenica</p> <p>Članak 4.b, druga rečenica</p> <p>Članak 4.c</p> <p>Članak 4.d</p> <p>Članak 4.e, prvi stavak</p> <p>Članak 4.e, drugi stavak, prva rečenica</p> <p>Članak 4.e, drugi stavak, druga rečenica</p> <p>Članak 5. stavak 1.</p> <p>Članak 5. stavak 2.</p> <p>Članak 6.</p>	<p>Članak 3.</p> <p>Članak 1. stavak 1.</p> <p>Članak 1. stavak 2.</p> <p>Članak 1. stavak 3.</p> <p>Članak 2., uvodni tekst</p> <p>Članak 2., točka (a)</p> <p>Članak 2., točka (b)</p> <p>Članak 2., točke (c), (d) i (e)</p> <p>Članak 4. stavak 1., prva rečenica</p> <p>Članak 4. stavak 1., druga rečenica</p>	<p>—</p> <p>Članak 12. stavak 1.</p> <p>Članak 13. stavak 3.</p> <p>—</p> <p>Članak 12. stavak 3., prvi podstavak</p> <p>Članak 12. stavak 3., drugi podstavak</p> <p>Članak 14. uvodni tekst</p> <p>Članak 14., točka (a)</p> <p>Članak 14., točka (b)</p> <p>—</p> <p>Članak 11.</p> <p>Članak 15.</p> <p>Članak 16., prvi stavak</p> <p>Članak 16., drugi stavak</p> <p>Članak 17.</p> <p>Članak 18.</p> <p>Članak 19., prvi stavak</p> <p>Članak 19., drugi stavak</p> <p>Članak 19., treći stavak</p> <p>Članak 23. stavak 5.</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>Članak 20. stavak 1.</p> <p>Članak 20. stavak 2.</p> <p>Članak 25. stavak 2.</p> <p>—</p> <p>Članak 1., točka 6.</p> <p>Članak 1. točka 7.</p> <p>—</p> <p>Članak 21. stavak 1., prvi podstavak</p> <p>Članak 21. stavak 1., drugi podstavak</p>

Direktiva 72/166/EEZ	Direktiva 84/5/EEZ	Direktiva 90/232/EEZ	Direktiva 2000/26/EEZ	Ova Direktiva
			Članak 4. stavak 1., treća rečenica	Članak 21. stavak 1., treći podstavak
			Članak 4. stavak 2., prva rečenica	Članak 21. stavak 2., prvi podstavak
			Članak 4. stavak 2., druga rečenica	Članak 21. stavak 2., drugi podstavak
			Članak 4. stavak 3.	Članak 21. stavak 3.
			Članak 4. stavak 4., prva rečenica	Članak 21. stavak 4., prvi podstavak
			Članak 4. stavak 4., druga rečenica	Članak 21. stavak 4., drugi podstavak
			Članak 4. stavak 5., prva rečenica	Članak 21. stavak 5., prvi podstavak
			Članak 4. stavak 5., druga rečenica	Članak 21. stavak 5., drugi podstavak
			Članak 4. stavak 6.	Članak 22.
			Članak 4. stavak 7.	—
			Članak 4. stavak 8.	Članak 21. stavak 6.
			Članak 5. stavak 1., prvi podstavak, uvodni tekst	Članak 23. stavak 1., prvi podstavak, uvodni tekst
			Članak 5. stavak 1., prvi podstavak, točka (a), uvodni tekst	Članak 23. stavak 1., prvi podstavak, točka (a), uvodni tekst
			Članak 5. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka 1.	Članak 23. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka i.
			Članak 5. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka 2.	Članak 23. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka ii.
			Članak 5. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka 3.	Članak 23. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka iii.
			Članak 5. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka 4.	Članak 23. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka iv.
			Članak 5. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka 5., uvodni tekst	Članak 23. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka v., uvodni tekst
			Članak 5. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka 5.i.	Članak 23. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka v. prva alineja
			Članak 5. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka 5.ii.	Članak 23. stavak 1., prvi podstavak, točka (a) podtočka v. druga alineja
			Članak 5. stavak 1., drugi podstavak,	Članak 23. stavak 1., drugi podstavak
			Članak 5. stavci 2., 3. i 4.	Članak 23. stavci 2., 3. i 4.
			Članak 5. stavak 5.	Članak 23. stavak 6.
			Članak 6. stavak 1.	Članak 24. stavak 1.
			Članak 6. stavak 2., prvi podstavak	Članak 24. stavak 2., prvi podstavak

Direktiva 72/166/EEZ	Direktiva 84/5/EEZ	Direktiva 90/232/EEZ	Direktiva 2000/26/EEZ	Ova Direktiva
			Članak 6. stavak 2., drugi podstavak, prva rečenica	Članak 24. stavak 2., drugi podstavak
			Članak 6. stavak 2., drugi podstavak, druga rečenica	Članak 24. stavak 2., treći podstavak
			Članak 6. stavak 3., prvi podstavak	Članak 24. stavak 3.
			Članak 6. stavak 3., drugi podstavak	—
			Članak 6.a	Članak 26.
			Članak 7., uvodni tekst	Članak 25. stavak 1., uvodni tekst
			Članak 7., točka (a)	Članak 25. stavak 1., točka (a)
			Članak 7., točka (b)	Članak 25. stavak 1., točka (b)
			Članak 7., točka (c)	Članak 25. stavak 1., točka (c)
			Članak 8.	—
			Članak 9.	—
			Članak 10. stavci od 1. do 3.	—
			Članak 10. stavak 4.	Članak 28. stavak 1.
			Članak 10. stavak 5.	Članak 28. stavak 2.
				Članak 29.
			Članak 11.	Članak 30.
			Članak 12.	Članak 27.
Članak 9.	Članak 7.	Članak 7.	Članak 13.	Članak 31.
				Prilog I.
				Prilog II.

32004R0785

30.4.2004.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 138/1

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

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

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

budući da:

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ SL C 20 E, 28.1.2003., str. 193.

⁽²⁾ SL C 95, 23.4.2003., str. 16.

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

⁽⁴⁾ SL L 194, 18.7.2001., str. 38.

⁽⁵⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 1.

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

⁽¹⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

- (23) Zajednička izjava ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine o proširenju suradnje tih dviju država u korištenju zračne luke Gibraltar donesena je u Londonu 2. prosinca 1987. Takva se rješenja tek trebaju provesti.
- (24) Cilj ove Uredbe, a to je uvođenje minimalnih zahtjeva u vezi s osiguranjem koji smanjivanjem narušavanja tržišnog natjecanja mogu doprinijeti ciljevima unutarnjeg zrakoplovnog tržišta, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego ga se može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti određenim u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, određenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

- (e) zmajeve;
- (f) padobrane (uključujući i one za uzlijetanje);
- (g) zrakoplove, uključujući i jedrilice s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg, te one ultralake:
- koji se koriste u nekomercijalne svrhe, ili
 - koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tijekom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica,
- ako nisu u pitanju obveze u vezi s osiguranjem predviđene u ovoj Uredbi, a koje se odnose na rizike od rata i terorizma.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Cilj

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

Članak 2.

Područje primjene

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

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

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

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe:

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

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

Članak 4.

Načela osiguranja

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

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

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

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

Članak 5.

Sukladnost

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

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

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

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

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

Članak 6.

Osiguranje odgovornosti u odnosu na putnike, prtljagu i teret

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

Članak 7.

Osiguranje odgovornosti u odnosu na treće osobe

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

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

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

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

Članak 8.

Provedba i sankcije

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

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

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

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

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

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

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

Članak 9.

Postupak Odbora

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

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

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

3. Odbor donosi svoj poslovnik.

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

Članak 10.

Izvjешće i suradnja

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

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

Članak 11.

Stupanje na snagu

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

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

Sastavljeno u Strasbourgu 21. travnja 2004.

Za Europski parlament

Predsjednik

P. COX

Za Vijeće

Predsjednik

D. ROCHE

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

32010R0285

7.4.2010.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 87/19

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 285/2010**od 6. travnja 2010.****o izmjeni Uredbe (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima u vezi s osiguranjem zračnih prijevoznika i operatora zrakoplova**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima u vezi s osiguranjem zračnih prijevoznika i operatora zrakoplova ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 6. stavak 5.,

budući da:

- (1) Odlukom Vijeća 2001/539/EZ ⁽²⁾ Zajednica je sklopila Konvenciju o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, dogovorenu u Montrealu 28. svibnja 1999. (Montrealaska konvencija) o utvrđivanju pravila o odgovornosti u vezi s međunarodnim zračnim prijevozom putnika, prtljage i tereta.
- (2) Uredbom (EZ) br. 785/2004 utvrđeni su minimalni zahtjevi osiguranja u pogledu odgovornosti za putnike, prtljagu i teret na razini kojom se osigurava da su zračni prijevoznici odgovarajuće osigurani za pokriće njihove odgovornosti u skladu s Montrealskom konvencijom.
- (3) Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) preispitala je nedavno granice odgovornosti zračnih prijevoznika u skladu s Montrealskom konvencijom, pozivajući se na faktor inflacije koji odgovara akumuliranoj stopi inflacije od dana stupanja na snagu Montrealske konvencije.
- (4) ICAO je utvrdio da je faktor inflacije od 4. studenoga 2003., dana stupanja na snagu Montrealske konvencije, premašio 10 posto, što je granična vrijednost za iniciranje prilagodbe granica odgovornosti. Stoga su granice odgovornosti preispitane na odgovarajući način.
- (5) Minimalne zahtjeve osiguranja u pogledu odgovornosti za putnike, prtljagu i teret, utvrđene Uredbom (EZ)

br. 785/2004 trebalo bi pravovremeno prilagoditi revidiranim granicama odgovornosti u skladu s Montrealskom konvencijom, koje su stupile na snagu 30. prosinca 2009.

- (6) Što se tiče odgovornosti u odnosu na putnike, minimalni zahtjevi osiguranja iz Uredbe (EZ) br. 785/2004 bili su postavljeni na razinu koja značajno premašuje revidirane granice odgovornosti u skladu s Montrealskom konvencijom.

- (7) Što se tiče odgovornost za prtljagu i teret, minimalne zahtjeve osiguranja iz Uredbe (EZ) br. 785/2004 trebalo bi povećati na razinu revidiranih granica odgovornosti u skladu s Montrealskom konvencijom.

- (8) Uredbu (EZ) br. 785/2004 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.

- (9) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora uspostavljenog člankom 25. Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici ⁽³⁾,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

U članku 6. Uredbi (EZ) br. 785/2004, stavci 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:

„2. Za odgovornost u odnosu na prtljagu, najniže pokriće iz osiguranja iznosi 1 131 SDR-a po putniku na komercijalnim letovima.

3. Za odgovornost u odnosu na teret, najniže pokriće iz osiguranja iznosi 19 SDR-a po kilogramu na komercijalnim letovima.”

⁽¹⁾ SL L 138, 30.4.2004., str. 1.⁽²⁾ SL L 194, 18.7.2001., str. 38.⁽³⁾ SL L 293, 31.10.2008., str. 3.

Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu 6. travnja 2010.

Za Komisiju
Predsjednik
José Manuel BARROSO

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/947
od 24. svibnja 2019.
o pravilima i postupcima za rad bespilotnih zrakoplova
(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 i Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 57.,

budući da:

- (1) Bespilotni zrakoplovi mogu, neovisno o svojoj masi, dijeliti isti zračni prostor jedinstvenog europskog neba sa zrakoplovima s posadom, što uključuje i avione i helikoptere.
- (2) Kao i kod zrakoplova s posadom, pravila i postupci trebali bi se usklađeno primjenjivati na operatore bespilotnih zrakoplova i sustava bespilotnih zrakoplova („UAS“), što uključuje udaljene pilote, te na operacije takvih zrakoplova i sustava.
- (3) S obzirom na posebne karakteristike operacija UAS-ova, te bi operacije trebale biti jednako sigurne kao u zrakoplovstvu s posadom.
- (4) Tehnologije bespilotnih zrakoplova omogućuju širok raspon mogućih operacija. Trebalo bi utvrditi zahtjeve povezane s plovidbenošću, organizacijama, osobama uključenima u rad UAS-ova i operacijama bespilotnih zrakoplova kako bi se tijekom operacija tih zrakoplova zajamčila sigurnost ljudi na tlu i drugih korisnika zračnog prostora.
- (5) Pravila i postupci koji se primjenjuju na operacije UAS-ova trebali bi biti razmjerni prirodi i riziku operacije ili aktivnosti bespilotnog zrakoplova te prilagođeni radnim karakteristikama predmetnog bespilotnog zrakoplova i obilježjima područja na kojem se operacije odvijaju, kao što su gustoća naseljenosti, karakteristike površine i izgrađenost.
- (6) Na temelju kriterija razine rizika, ali i drugih, utvrditi bi se trebale tri kategorije operacija: „otvorena“, „posebna“ i „certificirana“.
- (7) Na operacije UAS-ova trebali bi se primjenjivati razmjerni zahtjevi za ublažavanje rizika ovisno o njegovoj razini, radnim karakteristikama predmetnog bespilotnog zrakoplova i obilježjima područja na kojem se operacije odvijaju.
- (8) Operacije u „otvorenoj kategoriji“, koje bi trebale obuhvaćati operacije najmanjeg rizika, trebale bi se moći provoditi UAS-ovima klasa definiranih u Delegiranoj uredbi Komisije (EU) 2019/945 ⁽²⁾; za njih ne bi bilo nužno koristiti UAS-ove koji podliježu standardnim postupcima za provjeru sukladnosti u aeronautici.
- (9) Operacije u „posebnoj kategoriji“ trebale bi obuhvaćati druge vrste operacija, koje su rizičnije i za koje bi trebalo provesti temeljitu procjenu rizika kako bi se utvrdilo koji su zahtjevi nužni za sigurnost operacije.

⁽¹⁾ SL L 212, 22.8.2018., str. 1.

⁽²⁾ Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/945 od 12. ožujka 2019. o sustavima bespilotnih zrakoplova i o operatorima sustava bespilotnih zrakoplova iz trećih zemalja (vidjeti stranicu 1. ovog Službenog lista).

- (10) Kad je riječ o operacijama niskog rizika koje se provode u „posebnoj kategoriji” prema standardnom scenariju s detaljnim mjerama za ublažavanje rizika, predviđen je sustav izjava operatora, što bi trebalo olakšati izvršavanje ove Uredbe.
- (11) Operacije u „certificiranoj kategoriji” trebale bi u načelu podlijegati pravilima o certificiranju operatora i izdavanju dozvola udaljenim pilotima, kao i pravilima o certificiranju zrakoplova obuhvaćenih Delegiranom uredbom (EU) 2019/945.
- (12) Za bespilotne zrakoplove u „certificiranoj kategoriji” od nadležnih je tijela potrebno ishoditi odobrenje za rad, kao i odobrenje za osoblje, među ostalim za udaljene pilote i organizacije uključene u predmetne aktivnosti, ili za zrakoplove obuhvaćene Delegiranom uredbom (EU) 2019/945, a obveza ishoda takvih odobrenja mogla bi se propisati i za „posebnu kategoriju”.
- (13) Potrebno je utvrditi pravila i postupke za označavanje i identifikaciju bespilotnih zrakoplova te za registraciju operatora bespilotnih zrakoplova ili certificiranih bespilotnih zrakoplova.
- (14) Operatori bespilotnih zrakoplova trebali bi biti registrirani ako upravljaju bespilotnim zrakoplovom koji, u slučaju udara, na čovjeka može prenijeti kinetičku energiju veću od 80 džula, kao i ako se njima izvode operacije koja predstavljaju rizik za privatnost, zaštitu osobnih podataka, sigurnost ili okoliš.
- (15) Studije su pokazale da bi bespilotni zrakoplovi mase pri polijetanju od 250 g ili veće predstavljali rizik za sigurnost pa bi se operatori UAS-ova morali registrirati ako upravljaju takvim bespilotnim zrakoplovima u „otvorenoj kategoriji”.
- (16) Uzimajući u obzir rizike za privatnost i zaštitu osobnih podataka, operatori bespilotnih zrakoplova trebali bi biti registrirani ako upravljaju bespilotnim zrakoplovom opremljenim senzorom koji može prikupljati osobne podatke. Međutim, to ne bi trebalo biti obvezno za bespilotne zrakoplove koji se smatraju igračkama u smislu Direktive 2009/48/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾ o sigurnosti igračaka.
- (17) Informacije o registraciji certificiranih bespilotnih zrakoplova i operatora bespilotnih zrakoplova za koje je registracija obvezna trebalo bi pohranjivati u digitalnim, usklađenim i interoperabilnim nacionalnim sustavima za registraciju koji nadležnim tijelima omogućuju da pristupe tim informacijama i razmjenjuju ih. Mehanizmima za osiguranje interoperabilnosti nacionalnih registara iz ove Uredbe ne bi se trebala dovoditi u pitanje pravila primjenjiva na buduću bazu podataka navedenu u članku 74. Uredbe (EU) 2018/1139.
- (18) U skladu s člankom 56. stavkom 8. Uredbe (EU) 2018/1139 ovom se Uredbom ne dovodi u pitanje mogućnost da države članice utvrde nacionalna pravila kako bi operacije bespilotnih zrakoplova podlijegale određenim uvjetima zbog razloga koji ne ulaze u područje primjene Uredbe (EU) 2018/1139, uključujući javnu sigurnost ili zaštitu privatnosti i osobnih podataka u skladu s pravom Unije.
- (19) Nacionalni sustavi za registraciju trebali bi biti u skladu s primjenjivim pravom Unije i nacionalnim pravom o privatnosti i obradi osobnih podataka, a informacije koje su u njima pohranjene trebale bi biti lako dostupne ⁽⁴⁾.
- (20) Operatori UAS-ova i udaljeni piloti trebali bi se primjereno upoznati s pravilima Unije i nacionalnim pravilima primjenjivima na planirane operacije, posebno u pogledu sigurnosti, privatnosti, zaštite podataka, odgovornosti, polica osiguranja i zaštite okoliša.
- (21) Neka područja, primjerice bolnice, okupljanja ljudi, postrojenja i objekti kao što su kaznene ustanove ili industrijska postrojenja, najviša javna tijela i više razine vlasti, zaštićena prirodna područja ili određeni dijelovi prometne infrastrukture, mogu biti posebno osjetljiva na neke ili sve vrste operacija UAS-a. Time se ne dovodi u pitanje mogućnost da države članice utvrde nacionalna pravila kako bi operacije bespilotnih zrakoplova podlijegale određenim uvjetima zbog razloga koji ne ulaze u područje primjene ove Uredbe, uključujući zaštitu okoliša, javnu sigurnost ili zaštitu privatnosti i osobnih podataka u skladu s pravom Unije.

⁽³⁾ Direktiva 2009/48/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o sigurnosti igračaka (SL L 170, 30.6.2009., str. 1.).

⁽⁴⁾ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

- (22) Ako su buka i emisije bespilotnih zrakoplova zabrinjavajuće, trebalo bi ih svesti na najmanju moguću mjeru uzimajući u obzir radne uvjete i obilježja pojedinih država članica, kao što je gustoća naseljenosti. Kako bi se olakšalo društveno prihvaćanje operacija UAS-ova, Delegiranom uredbom (EU) 2019/945 propisuje se najveća razina buke za bespilotne zrakoplove u „otvorenoj kategoriji” kojima se upravlja u blizini ljudi. Kad je riječ „posebnoj kategoriji”, operator mora za svoje udaljene pilote pripremiti upute kako bi se pri izvođenju operacija manje ometalo ljude i životinje.
- (23) Postojeće nacionalne potvrde trebalo bi prilagoditi kako bi odgovarale potvrdama propisanim ovom Uredbom.
- (24) Da bi se ova Uredba mogla pravilno provoditi, potrebno je uspostaviti odgovarajuće prijelazne mjere. Konkretno, države članice i dionici trebali bi prije njezine primjene imati dovoljno vremena za prilagodbu svojih postupaka novom regulatornom okviru.
- (25) Novim regulatornim okvirom za operacije UAS-ova ne bi se trebale dovoditi u pitanje primjenjive obveze u pogledu zaštite okoliša i prirode koje proizlaze iz drugog nacionalnog prava ili prava Unije.
- (26) Sustav upravljanja zračnim prometom bespilotnim zrakoplovima (*U-Space*), koji uključuje infrastrukturu, usluge i postupke za jamčenje sigurnosti operacija UAS-ova i kojim se podupire njihova integracija u sustav zrakoplovstva, upravo se razvija, ali ovom bi Uredbom već sada trebalo obuhvatiti zahtjeve za provedbu triju temelja tog sustava: registracije, geoinformiranja i daljinske identifikacije, koje će naknadno trebati dopuniti.
- (27) Zrakoplovni modeli smatraju se UAS-ovima, ali razina sigurnosti njihovih operacija u zrakoplovno-modelarskim klubovima i udrugama dokazano je dobra pa prijelaz s različitih nacionalnih sustava na novi regulatorni okvir Unije ne bi trebao biti težak, odnosno zrakoplovno-modelarski klubovi i udruge trebali bi moći nastaviti s djelovanjem kao danas, a uzela bi se u obzir i najbolja praksa u državama članicama.
- (28) Usto, budući da je razina sigurnosti zrakoplova klase C4 iz Priloga ovoj Uredbi dobra, za njih bi se trebale dopustiti niskorizične operacije u „otvorenoj kategoriji”. Takvi zrakoplovi, kojima se često koriste operatori zrakoplovnih modela, jednostavniji su od bespilotnih zrakoplova drugih klasa te stoga ne bi trebali podlijevati nerazmjernim tehničkim zahtjevima.
- (29) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora uspostavljenog u skladu s člankom 127. Uredbe (EU) 2018/1139,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju detaljne odredbe za rad sustava bespilotnih zrakoplova, kao i za osoblje, uključujući udaljene pilote i organizacije uključene u rad tih sustava.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz Uredbe (EU) 2018/1139.

Primjenjuju se i sljedeće definicije:

- (1) „sustav bespilotnog zrakoplova” (UAS) znači bespilotni zrakoplov i oprema za daljinsko upravljanje njime;
- (2) „operator sustava bespilotnog zrakoplova” („operator UAS-a”) znači svaka pravna ili fizička osoba koja upravlja ili namjerava upravljati jednim UAS-om ili više njih;
- (3) „mnoštvo ljudi” znači da je na danom prostoru ljudi toliko da im je nemoguće udaljiti se;

- (4) „zemljopisno područje za UAS-ove” znači dio zračnog prostora koji je utvrdilo nadležno tijelo kako bi se olakšale, ograničile ili zabranile operacije UAS-ova i time uzeli u obzir rizici koji se odnose na sigurnost, privatnost, zaštitu osobnih podataka, zaštitu ili okoliš, a proizlaze iz tih operacija;
- (5) „robustnost” znači svojstvo mjera za ublažavanje rizika dobiveno kombiniranjem njima ostvarenog povećanja sigurnosti i razine uvjerenosti da je sigurnost uistinu povećana;
- (6) „standardni scenarij” znači vrsta operacija UAS-ova u „posebnoj kategoriji”, kako je definirano u Dodatku 1. Prilogu, za koje je precizan popis mjera za ublažavanje rizika utvrđen tako da za nadležno tijelo dovoljno može biti već to da operator izjavi da će primjenjivati mjere za ublažavanje rizika kada obavlja tu vrstu operacija;
- (7) „operacija pri kojoj se održava vizualni kontakt sa zrakoplovom” („VLOS”) znači vrsta operacija UAS-a u kojima udaljeni pilot može bez pomagala održavati stalan vizualni kontakt s bespilotnim zrakoplovom i tako radi izbjegavanja sudara nadzirati njegovu putanju u odnosu na druge zrakoplove, ljude te prirodne i umjetne tvorevine;
- (8) „operacija pri kojoj se ne održava vizualni kontakt sa zrakoplovom” („BVLOS”) znači vrsta operacija UAS-a pri kojima se ne održava vizualni kontakt sa zrakoplovom;
- (9) „certifikat operatora lakog UAS-a” („LUC”) znači certifikat koji nadležno tijelo izdaje operatoru UAS-a kako je utvrđeno u dijelu C Priloga;
- (10) „zrakoplovno-modelarski klub ili udruga” znači organizacija koja u državi članici ima zakoniti poslovni nastan radi obavljanja rekreacijskih letova, održavanja zrakoplovnih priredbi, sportskih aktivnosti ili natjecanja korištenjem UAS-ova;
- (11) „opasna roba” znači predmeti ili tvari koji, u slučaju nezgode ili nesreće, mogu predstavljati opasnost za zdravlje, sigurnost, imovinu ili okoliš, a koji se bespilotnim zrakoplovom prevoze kao korisni teret, uključujući posebno:
 - (a) eksplozive (opasnost od detonacije u masi pri čemu eksplozija zahvaća cijeli teret gotovo istodobno, manja ili veća opasnost od eksplozije i progresivnog izgaranja, ali ne i detonacije u masi, velika opasnost od požara i, u manjoj mjeri, progresivnog izgaranja, ali ne i detonacije u masi, neosjetljivi eksplozivi itd.);
 - (b) plinove (zapaljivi plinovi, nezapaljivi plinovi, otrovni plinovi, kisik, opasnost od udisanja);
 - (c) zapaljive tekućine (zapaljive tekućine, goriva, loživo ulje, benzin);
 - (d) zapaljive krute tvari (zapaljive krute tvari, samozapaljive krute tvari, tvari koje su opasne ako su natopljene);
 - (e) oksidanse i organske peroksidge;
 - (f) toksične i infektivne tvari (otrov, biološki opasne tvari);
 - (g) radioaktivne tvari;
 - (h) korozivne tvari;
- (12) „korisni teret” znači instrument, mehanizam, oprema, dio, uređaj, pribor ili dodatna oprema, uključujući komunikacijsku opremu, koji je ugrađen u zrakoplov ili povezan s njim, ne upotrebljava se niti namjerava koristiti za upravljanje zrakoplovom ni nadzor nad njime tijekom leta te nije dio konstrukcije zrakoplova, motora ni propelera;
- (13) „izravna daljinska identifikacija” znači sustav koji osigurava lokalno odašiljanje informacija o aktivnom bespilotnom zrakoplovu, uključujući njegovu oznaku, kako bi se te informacije mogle doznati bez fizičkog pristupa bespilotnom zrakoplovu;
- (14) „način rada „slijedi me”” znači način rada UAS-a pri kojem bespilotni zrakoplov stalno unutar unaprijed utvrđenog polumjera slijedi udaljenog pilota;
- (15) „geoinformiranje” znači funkcija koja na temelju podataka koje su dostavile države članice otkriva moguće kršenje ograničenja zračnog prostora i na to upozorava udaljene pilote kako bi odmah mogli poduzeti djelotvorne mjere za sprečavanje tog kršenja;
- (16) „privatno izrađen UAS” znači UAS sastavljen ili proizveden za upotrebu za vlastite potrebe izrađivača, ne uključujući UAS sastavljen od skupina dijelova stavljenih na tržište kao komplet spreman za montažu;
- (17) „autonoman rad” znači rad bespilotnog zrakoplova na koji udaljeni pilot ne može utjecati;
- (18) „neuključene osobe” znači osobe koje ne sudjeluju u operaciji UAS-a niti su upoznate s uputama i mjerama opreza operatora UAS-a;
- (19) „stavljanje na raspolaganje na tržištu” znači svaka isporuka proizvoda za distribuciju, potrošnju ili upotrebu na tržištu Unije u okviru trgovačke djelatnosti, s plaćanjem ili bez plaćanja;

- (20) „stavljanje na tržište” znači prvo stavljanje proizvoda na raspolaganje na tržištu Unije;
- (21) „kontrolirano područje tla” znači područje tla na kojem se upravlja UAS-om i unutar kojega operator UAS-a može osigurati da su prisutne samo uključene osobe;
- (22) „najveća dopuštena masa pri polijetanju” („MTOM”) znači maksimalna masa bespilotnog zrakoplova, uključujući korisni teret i gorivo, prema definiciji proizvođača ili izrađivača, pri kojoj je izvršavanje operacija bespilotnog zrakoplova moguće;
- (23) „bespilotna jedrilica” znači bespilotni zrakoplov za čiji let nije potreban motor, a leti na temelju uzgona koji nastaje strujanjem zraka preko nepomičnih aerodinamičkih površina. Može biti opremljena motorom za hitne slučajeve.

Članak 3.

Kategorije operacija UAS-ova

Operacije UAS-ova provode se u „otvorenoj kategoriji” definiranoj člankom 4., u „posebnoj kategoriji” definiranoj člankom 5. i u „certificiranoj kategoriji” definiranoj člankom 6., podložno sljedećim uvjetima:

- (a) za operacije UAS-ova u „otvorenoj kategoriji” nije potrebno prethodno odobrenje za rad niti operator UAS-a prije početka operacije mora dati izjavu o radu;
- (b) za operacije UAS-ova u „posebnoj kategoriji” nužno je od nadležnog tijela ishoditi odobrenje za rad u skladu s člankom 12. ili dobiti odobrenje u skladu s člankom 16.; međutim, ako je riječ o okolnostima definiranim u članku 5. stavku 5., dovoljna je izjava operatora UAS-a;
- (c) ako je riječ o „certificiranoj kategoriji”, UAS-ovi iz te kategorije, ali i njihovi operatori, moraju se certificirati u skladu s Delegiranom uredbom (EU) 2019/945 dok udaljeni piloti prema potrebi moraju ishoditi dozvolu.

Članak 4.

„Otvorena kategorija” operacija UAS-ova

1. Operacije se razvrstavaju kao operacije UAS-ova u „otvorenoj kategoriji” samo ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (a) UAS je klase iz Delegirane uredbe (EU) 2019/945, privatno je izrađen ili ispunjava uvjete iz članka 20.;
 - (b) najveća dopuštena masa bespilotnog zrakoplova pri polijetanju manja je od 25 kg;
 - (c) udaljeni pilot održava bespilotni zrakoplov na sigurnoj udaljenosti od ljudi te njime ne leti iznad mnoštva ljudi;
 - (d) ako zrakoplov nije u načinu rada „slijedi me” niti udaljenom pilotu pomaže promatrač bespilotnog zrakoplova iz dijela A Priloga, udaljeni pilot neprekidno održava vizualni kontakt sa zrakoplovom kojim upravlja;
 - (e) ako ne prelijeće umjetnu tvorevinu, bespilotni zrakoplov ne leti više od 120 metara iznad najbliže točke na tlu, kako je navedeno u dijelu A Priloga;
 - (f) dok leti, bespilotnim se zrakoplovom ne prevozi opasna roba niti se iz njega ispušta ikakav materijal.
2. Operacije UAS-ova u „otvorenoj kategoriji” dijele se na tri potkategorije u skladu sa zahtjevima iz dijela A Priloga.

Članak 5.

„Posebna kategorija” operacija UAS-ova

1. Ako neki od zahtjeva iz članka 4. ili dijela A Priloga nije ispunjen, operator UAS-a od nadležnog tijela u državi članici u kojoj je registriran mora ishoditi odobrenje za rad u skladu s člankom 12.
2. Prije nego što od nadležnog tijela zatraži odobrenje za rad u skladu s člankom 12., operator provodi procjenu rizika u skladu s člankom 11. i prilaže je zahtjevu navodeći mjere za ublažavanje rizika.
3. U skladu s poglavljem UAS.SPEC.040 iz dijela B Priloga nadležno tijelo izdaje odobrenje za rad ako smatra da su operativni rizici dovoljno ublaženi u skladu s člankom 12.

4. Nadležno tijelo navodi odnosi li se odobrenje za rad:
 - (a) na jednu vremensku i/ili prostorno utvrđenu operaciju ili više njih. U odobrenju za rad navodi se precizan popis mjera za ublažavanje rizika;
 - (b) na odobrenje LUC-a u skladu s dijelom C Priloga.
5. Operator UAS-a koji u vezi s operacijom koja odgovara standardnom scenariju iz Dodatka 1. Prilogu nadležnom tijelu države članice registracije podnese izjavu u skladu s poglavljem UAS.SPEC.020 propisanu u dijelu B tog priloga nije dužan ishoditi odobrenje za rad u skladu sa stavcima od 1. do 4. ovog članka, nego se primjenjuje postupak utvrđen u članku 12. stavku 5.
6. Ni odobrenje za rad ni izjava ne zahtijevaju se za sljedeće:
 - (a) operatore UAS-ova koji imaju LUC s odgovarajućim povlasticama u skladu s poglavljem UAS.LUC.060 Priloga;
 - (b) operacije koje se provode u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova i udruga koje su dobile odobrenje u skladu s člankom 16.

Članak 6.

„Certificirana kategorija” operacija UAS-ova

1. Operacije se razvrstavaju kao operacije UAS-ova u „certificiranoj kategoriji” samo ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (a) UAS je certificiran u skladu s člankom 40. stavkom 1. točkama (a), (b) i (c) Delegirane uredbe (EU) 2019/945; i
 - (b) riječ je o operaciji:
 - i. koja se izvodi iznad mnoštva ljudi;
 - ii. koja uključuje prijevoz ljudi;
 - iii. koja uključuje prijevoz opasne robe zbog čega bi u slučaju nesreće treće strane bile izložene visokom riziku.
2. Osim toga, operacije UAS-ova razvrstavaju se u „certificiranu” kategoriju ako nadležno tijelo na temelju procjene rizika iz članka 11. smatra da se rizik operacije ne može dovoljno ublažiti ako se UAS i operator UAS-a ne certificiraju i ako, prema potrebi, udaljeni piloti ne ishode dozvolu.

Članak 7.

Pravila i postupci za rad UAS-ova

1. Operacije UAS-ova u „otvorenoj kategoriji” moraju biti u skladu s radnim ograničenjima iz dijela A Priloga.
2. Operacije UAS-ova u „posebnoj kategoriji” moraju biti u skladu s radnim ograničenjima utvrđenima odobrenjem za rad iz članka 12., odobrenjem iz članka 16. ili standardnim scenarijem iz Dodatka 1. Prilogu u skladu s izjavom operatora UAS-a.

Navedeni se stavak ne primjenjuje ako operator UAS-a ima LUC s odgovarajućim povlasticama.

Operacije UAS-ova u „posebnoj kategoriji” podliježu primjenjivim radnim zahtjevima iz Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 923/2012 ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 923/2012 od 26. rujna 2012. o utvrđivanju zajedničkih pravila zračnog prometa i operativnih odredaba u vezi s uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 1035/2011 i uredaba (EZ) br. 1265/2007, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006 i (EU) br. 255/2010 (SL L 281, 13.10.2012., str. 1.).

3. Operacije UAS-ova u „certificiranoj kategoriji” podliježu primjenjivim radnim zahtjevima iz Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 i uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 ⁽⁶⁾ i (EU) br. 1332/2011 ⁽⁷⁾.

Članak 8.

Pravila i postupci za osposobljenost udaljenih pilota

1. Udaljeni piloti koji upravljaju UAS-ovima u „otvorenoj kategoriji” moraju poštovati zahtjeve u pogledu osposobljenosti iz dijela A Priloga.
2. Udaljeni piloti koji upravljaju UAS-ovima u „posebnoj kategoriji” moraju poštovati zahtjeve u pogledu osposobljenosti koje je u odobrenju za rad utvrdilo nadležno tijelo odnosno zahtjeve u pogledu osposobljenosti utvrđene standardnim scenarijem iz Dodatka 1. Prilogu ili LUC-om te znati kako:
 - (a) primjenjivati radne postupke (uobičajene, izvanredne i hitne postupke, planiranje leta, pregledi prije i poslije leta);
 - (b) upravljati aeronautičkom komunikacijom;
 - (c) upravljati putanjom leta i automatizacijom bespilotnih zrakoplova;
 - (d) raditi u timu, nastupati kao vođe i organizirati svoj posao;
 - (e) rješavati probleme i donositi odluke;
 - (f) pratiti zbivanja u okolini,
 - (g) upravljati radnim opterećenjem;
 - (h) koordinati rad ili ga prepustiti, prema potrebi.
3. Udaljeni piloti koji izvode operacije u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova i udruga moraju poštovati minimalne zahtjeve u pogledu osposobljenosti definirane u odobrenju izdanom u skladu s člankom 16.

Članak 9.

Minimalna dob udaljenih pilota

1. UAS-ovima u „otvorenoj” i „posebnoj” kategoriji ne smiju upravljati udaljeni piloti mlađi od 16 godina.
2. Minimalna dob udaljenih pilota ne propisuje se:
 - (a) za operacije iz potkategorije A1 iz dijela A Priloga ovoj Uredbi koje se obavljaju UAS-ovima klase C0 kako je definirano u dijelu 1. Priloga Delegiranoj uredbi (EU) 2019/945 koji su igračke u smislu Direktive 2009/48/EZ;
 - (b) za privatno izrađene UAS-ove za koje je najveća dopuštena masa bespilotnog zrakoplova pri polijetanju manja od 250 g;
 - (c) ako operacije izvode pod neposrednim nadzorom udaljenog pilota koji ispunjava odredbe iz stavka 1. i članka 8.
3. Države članice mogu na temelju pristupa temeljenog na riziku sniziti minimalnu dob kako bi se uzeli u obzir posebni rizici povezani s operacijama na njihovu državnom području:
 - (a) kad je riječ o udaljenim pilotima koji izvode operacije u „otvorenoj kategoriji”, mogu je sniziti za četiri godine;
 - (b) kad je riječ o udaljenim pilotima koji izvode operacije u „posebnoj kategoriji”, mogu je sniziti za dvije godine.
4. Ako država članica smanji minimalnu dob udaljenih pilota, ti udaljeni piloti predmetnim UAS-ovima smiju upravljati samo na državnom području te države članice.
5. Države članice mogu propisati da se u odobrenjima izdanima u skladu s člankom 16. može utvrditi drukčija minimalna dob za udaljene pilote koji operacije izvode u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova ili udruga.

⁽⁶⁾ Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1).

⁽⁷⁾ Uredba Komisije (EU) br. 1332/2011 od 16. prosinca 2011. o zahtjevima uporabe zajedničkoga zračnog prostora i operativnim procedurama za izbjegavanje sudara u zraku (SL L 336, 20.12.2011., str. 20.).

Članak 10.

Pravila i postupci za plovidbenost UAS-ova

Ako nije privatno izrađen, ne koristi se za operacije iz članka 16. niti ispunjava uvjete iz članka 20., UAS koji se koristi u operacijama utvrđenima u ovoj Uredbi mora biti u skladu s tehničkim zahtjevima i pravilima i postupcima za plovidbenost definiranim u delegiranim aktima donesenima u skladu s člankom 58. Uredbe (EU) 2018/1139.

Članak 11.

Pravila za procjenjivanje operativnog rizika

1. Pri procjenjivanju operativnog rizika:
 - (a) opisuju se karakteristike operacije UAS-a;
 - (b) predlažu se odgovarajući ciljevi za sigurnost rada;
 - (c) utvrđuju se rizici operacije na tlu i u zraku uzimajući u obzir sljedeće:
 - i. u kojoj bi mjeri aktivnost mogla ugroziti treće strane ili imovinu na tlu;
 - ii. složenost, sposobnosti i radne karakteristike predmetnog bespilotnog zrakoplova;
 - iii. svrhu leta, tip UAS-a, vjerojatnost sudara s drugim zrakoplovima i kategoriju korištenog zračnog prostora;
 - iv. vrstu, opseg i složenost operacije ili aktivnosti UAS-a, uključujući, prema potrebi, intenzitet i vrstu prometa kojim upravlja odgovorna organizacija ili osoba;
 - v. mjeru u kojoj osobe podložne rizicima od operacija UAS-ova mogu procijeniti i kontrolirati te rizike;
 - (d) utvrđuje se niz mogućih mjera za ublažavanje rizika;
 - (e) potrebna se razina robusnosti odabranih mjera za ublažavanje rizika utvrđuje tako da se operacija može obaviti na siguran način.
2. Za operacije UAS-a navodi se barem sljedeće:
 - (a) karakteristike obavljane aktivnosti;
 - (b) radno okruženje i geografsko područje predviđene operacije, posebice nastanjeni krajevi, orografska obilježja, vrste zračnog prostora, područje zračnog prostora u kojem će se odvijati operacija, dio zračnog prostora koji služi kao sigurnosni sloj, uključujući operativne zahtjeve za zemljopisna područja;
 - (c) složenost operacije, posebice kako je se planira, koja su za nju predviđena tehnička sredstva te kojim se osobljem i kakvog znanja i iskustva raspolaže;
 - (d) tehničke značajke UAS-a, uključujući njegove radne značajke s obzirom na uvjete planirane operacije i, prema potrebi, njegov registracijski broj;
 - (e) osposobljenost osoblja za izvođenje operacije, uključujući sastav, zaduženja, odgovornosti, izobrazbu i nedavno iskustvo.
3. S obzirom na posebne karakteristike operacija UAS-ova, ciljana razina sigurnosti predložena u procjeni treba odgovarati razini sigurnosti u zrakoplovstvu s posadom.
4. Pri utvrđivanju rizika utvrđuje se sljedeće:
 - (a) neublaženi rizik operacije na tlu uzimajući u obzir vrstu operacije i uvjete pod kojima se obavlja, a uključujući barem sljedeće kriterije:
 - i. održava li se vizualni kontakt sa zrakoplovom;
 - ii. koliko je područje preleta gusto naseljeno;
 - iii. prelijeće li se mnoštvo ljudi;
 - iv. kojih je bespilotni zrakoplov dimenzija;

- (b) neublaženi rizik operacije u zraku uzimajući u obzir sljedeće:
- i. područje zračnog prostora u kojem će se operacija odvijati, prošireno zračnim prostorom potrebnim za postupanje u izvanrednim situacijama;
 - ii. kategoriju zračnog prostora;
 - iii. učinak na drugi zračni promet i upravljanje zračnim prometom, a posebno:
 - visinu na kojoj se odvija operacija;
 - kontrolirani i nekontrolirani zračni prostor;
 - je li riječ o aerodromskom okruženju;
 - je li riječ o zračnom prostoru iznad urbanog ili ruralnog područja;
 - odvojenost od ostalog prometa.
5. Pri utvrđivanju mogućih mjera za ublažavanje rizika potrebnih za postizanje predložene ciljane razine sigurnosti uzimaju se u obzir sljedeće mogućnosti odnosno čimbenici:
- (a) ograničenja kretanja ljudi na tlu;
 - (b) strateška radna ograničenja operacije UAS-a, konkretno:
 - i. ograničavanje zemljopisnog prostora operacije;
 - ii. ograničavanje trajanja ili rasporeda vremenskog slota operacije;
 - (c) strateško ublažavanje rizika vodeći se općim pravilima letenja odnosno zajedničkom strukturom i uslugama zračnog prostora;
 - (d) sposobnost nošenja s mogućim nepovoljnim uvjetima rada;
 - (e) organizacijski čimbenici poput radnih postupaka i postupaka održavanja operatora UAS-a i postupci održavanja prema korisničkom priručniku proizvođača;
 - (f) osposobljenost i stručnost osoblja uključenog u sigurnost leta;
 - (g) rizik od ljudske pogreške u primjeni radnih postupaka;
 - (h) kako je UAS projektiran i njegove radne značajke, konkretno:
 - i. mogućnosti ublažavanja rizika od sudara;
 - ii. postojanje sustava koji ograničavaju prijenos energije pri sudaru ili smanjuju krhkost bespilotnog zrakoplova;
 - iii. je li UAS projektiran u skladu s priznatim normama i je li pouzdano siguran.
6. Procjenjuje se koliko su predložene mjere za ublažavanje rizika robusne kako bi se utvrdilo jesu li u skladu sa sigurnosnim ciljevima i rizicima predviđene operacije, posebno kako bi se zajamčila sigurnost svake faze operacije.

Članak 12.

Odobranje operacija u „posebnoj kategoriji”

1. Nadležno tijelo ocjenjuje procjenu rizika i robusnost mjera za ublažavanje rizika koje je operator UAS-a u cilju sigurnog odvijanja cijele operacije predložio.
2. Nadležno tijelo izdaje odobrenje za rad ako ocijeni:
 - (a) da su ciljevima sigurnosti rada obuhvaćeni rizici operacije;
 - (b) da su mjere za ublažavanje rizika koje se odnose na radne uvjete za izvođenje operacija, stručnost uključenog osoblja i tehnička obilježja bespilotnog zrakoplova zajedno dovoljni da bi operacija bila sigurna u odnosu na utvrđene rizike na tlu i u zraku;
 - (c) da je operator UAS-a u izjavi posvjedočio da je planirana operacija u skladu sa svim primjenjivim pravilima Unije i nacionalnim pravilima koja se na nju odnose, posebno u pogledu sigurnosti, privatnosti, zaštite podataka, odgovornosti, polica osiguranja i zaštite okoliša.
3. Ako se operacija ne smatra dovoljno sigurnom, nadležno tijelo o tome obavješćuje podnositelja zahtjeva i navodi zašto je odbilo izdati odobrenje za rad.

4. Nadležno tijelo u odobrenju za rad navodi sljedeće:
 - (a) predmet odobrenja;
 - (b) „posebne” uvjete koji se primjenjuju:
 - i. na operacije UAS-ova i radna ograničenja;
 - ii. u pogledu osposobljenosti operatora UAS-a ili, prema potrebi, udaljenog pilota;
 - iii. na tehničke značajke UAS-a, uključujući, prema potrebi, njegovu certifikaciju;
 - (c) informacije u nastavku:
 - i. registracijski broj operatora UAS-a i tehničke značajke UAS-a;
 - ii. upućivanje na procjenu operativnog rizika koju je izradio operator UAS-a;
 - iii. radna ograničenja i uvjete operacije;
 - iv. mjere za ublažavanje rizika koje je operator UAS-a dužan primijeniti;
 - v. lokacije za koje se operacija odobrava i sve druge lokacije u državama članicama u skladu s člankom 13.;
 - vi. sve dokumente i evidencije relevantne za vrstu operacije i vrstu događaja koje je potrebno navesti uz one utvrđene u Uredbi (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁾.
5. Nakon što zaprimi izjavu iz članka 5. stavka 5., nadležno tijelo:
 - (a) provjerava sadržava li sve elemente iz točke 2. poglavlja UAS.SPEC.020 Priloga;
 - (b) a ako da, operatoru UAS-a bez odgode izdaje potvrdu o primitku i potpunosti kako bi mogao započeti s operacijom.

Članak 13.

Prekogrančne operacije ili operacije izvan države registracije

1. Ako operator UAS-a namjerava provesti operaciju u „posebnoj kategoriji”, za nju je već dobio odobrenje za rad u skladu s člankom 12., a djelomično je ili u cijelosti ne planira izvesti u zračnom prostoru države članice registracije, nego u drugoj državi članici, nadležnom tijelu države članice u kojoj želi izvesti operaciju dostavlja zahtjev koji uključuje sljedeće:
 - (a) preslik odobrenja za rad koje mu je dodijeljeno u skladu s člankom 12.; i
 - (b) lokacije na kojima se operacija namjerava izvesti, uključujući, ako je potrebno, mjere za ublažavanje rizika ažurirane rizicima utvrđenima u skladu s člankom 11. stavkom 2. točkom (b) koji su svojstveni lokalnom zračnom prostoru, terenu, nastanjenosti i klimatskim uvjetima.
2. Nakon što zaprimi zahtjev iz stavka 1., nadležno tijelo države članice u kojoj se želi izvesti operacija procjenjuje ga bez nepotrebnog odlaganja, a nadležnom tijelu države članice registracije i operatoru UAS-a dostavlja potvrdu da su ažurirane mjere za ublažavanje rizika iz stavka 1. točke (b) zadovoljavajuće i da se operacija smije izvesti na planiranoj lokaciji. Po primitku te potvrde operator UAS-a može započeti s planiranom operacijom, a država članica registracije u odobrenje za rad izdano u skladu s člankom 12. unosi ažurirane mjere za ublažavanje rizika, koje je operator UAS-a dužan primijeniti.
3. Ako operator UAS-a namjerava provesti operaciju u „posebnoj kategoriji”, za nju je dao izjavu u skladu s člankom 5. stavkom 5., a djelomično je ili u cijelosti ne planira izvesti u zračnom prostoru države članice registracije, nego u drugoj državi članici, nadležnom tijelu države članice u kojoj želi izvesti operaciju dostavlja preslik izjave dostavljene državi članici registracije i preslik potvrde o primitku i potpunosti.

⁽⁸⁾ Uredba (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 (SL L 122, 24.4.2014., str. 18.).

Članak 14.

Registracija operatora UAS-ova i certificiranih UAS-ova

1. Države članice uspostavljaju i održavaju točne sustave registracije za UAS-ove za čiji je konstrukciju obvezna certifikacija i za operatore UAS-ova čiji rad može predstavljati rizik za sigurnost, zaštitu, privatnost i zaštitu osobnih podataka ili okoliša.
2. U sustavima za registraciju operatora UAS-ova moraju se moći unijeti i razmjenjivati sljedeće informacije:
 - (a) puno ime i datum rođenja fizičkih osoba, odnosno ime i identifikacijski broj pravnih osoba;
 - (b) adresa operatora UAS-ova;
 - (c) njihova adresa e-pošte i broj telefona;
 - (d) broj police osiguranja za UAS ako se to zahtijeva pravom Unije ili nacionalnim pravom;
 - (e) izjava kojom pravne osobe potvrđuju sljedeće: „Osoblje koje je izravno uključeno u operacije osposobljeno je za svoje zadaće, a UAS-ovima će upravljati isključivo odgovarajuće stručni udaljeni piloti.”;
 - (f) izdana odobrenja za rad i izdani LUC-ovi te izjave popraćene potvrdom u skladu s člankom 12. stavkom 5. točkom (b).
3. U sustavima za registraciju bespilotnih zrakoplova čija se konstrukcija mora certificirati moraju se moći unijeti i razmjenjivati sljedeće informacije:
 - (a) ime proizvođača;
 - (b) proizvođačeva oznaka bespilotnog zrakoplova;
 - (c) serijski broj bespilotnog zrakoplova;
 - (d) puno ime, adresa, adresa e-pošte i telefonski broj fizičke ili pravne osobe pod čijim je imenom registriran bespilotni zrakoplov.
4. Države članice osiguravaju da su sustavi za registraciju digitalni i interoperabilni te da putem baze podataka iz članka 74. Uredbe (EU) 2018/1139 omogućuju uzajaman pristup informacijama i njihovo razmjenjivanje.
5. Operatori UAS-ova dužni su registrirati se:
 - (a) kada unutar „otvorene kategorije” izvode operacije:
 - i. bespilotnim zrakoplovima dopuštene mase pri polijetanju od najmanje 250 g ili bespilotnim zrakoplovima koji u slučaju udarca na čovjeka mogu prenijeti kinetičku energiju veću od 80 džula; ili
 - ii. bespilotnim zrakoplovima opremljenima senzorima koji mogu prikupljati osobne podatke osim ako je riječ o bespilotnim zrakoplovima koji se smatraju igračkama u skladu s Direktivom 2009/48/EZ.
 - (b) kad god bespilotnim zrakoplovima, neovisno o njihovoj masi, izvode operacije unutar „posebne kategorije”.
6. Ako je operator UAS-a fizička osoba, sam se registrira u državi članici u kojoj ima boravište, a ako je pravna osoba, to čini u državi članici u kojoj pretežito posluje, pri čemu vodi računa o tome da informacije unese ispravno. Operator UAS-a ne može u isto vrijeme biti registriran u više država članica.

Kako bi ih se moglo identificirati, države članice operatorima UAS-ova i za UAS-ove za koje je registracija obvezna dodjeljuju jedinstveni digitalni registarski broj.

Registracijski broj operatora UAS-a temelji se na normama na kojima se zasniva interoperabilnost sustava registracije.

7. Vlasnik je dužan registrirati bespilotne zrakoplove čija je konstrukcija podložna certifikaciji.

Državna pripadnost i registarska oznaka bespilotnog zrakoplova utvrđuju se u skladu s Prilogom 7. ICAO-a. Bespilotni zrakoplov ne može u isto vrijeme biti registriran u više država članica.

8. Operatori UAS-ova navode svoj registracijski broj na svakom bespilotnom zrakoplovu koji ispunjava uvjete iz stavka 5.

Članak 15.

Radni uvjeti za zemljopisna područja za UAS-ove

1. Pri utvrđivanju zemljopisnih područja za UAS-ove države članice mogu iz razloga sigurnosti, zaštite, privatnosti ili ekoloških razloga:
 - (a) za određene ili sve operacije sustava UAS-ova uvesti posebne uvjete, zahtijevati prethodno odobrenje za rad ili zabraniti takve operacije;
 - (b) za operacije UAS-ova propisati ekološke norme;
 - (c) dopustiti pristup samo određenim klasama UAS-ova;
 - (d) dopustiti pristup samo UAS-ovima s određenim tehničkim značajkama, konkretno pristup uvjetovati posjedovanjem sustava za daljinsku identifikaciju ili geoinformacijskog sustava.
2. Države članice mogu na temelju procjene rizika koju je provelo nadležno tijelo izuzeti određena zemljopisna područja od jednog ili više zahtjeva koji se primjenjuju na „otvorenu kategoriju” operacija UAS-ova.
3. Kada države članice u skladu sa stavkom 1. ili 2., a radi geoinformiranja, utvrđuju zemljopisna područja za UAS-ove, osiguravaju da su informacije o tim područjima, među ostalim njihovo razdoblje valjanosti, javno dostupne u jedinstvenom digitalnom formatu.

Članak 16.

Operacije UAS-ova koje se provode u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova i udruga

1. Na zahtjev zrakoplovno-modelarskog kluba ili udruge nadležno tijelo može izdati odobrenje za operacije UAS-ova u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova i udruga.
2. Odobrenje iz stavka 1. izdaje se u skladu s bilo čim sljedećim:
 - (a) mjerodavnim nacionalnim pravilima;
 - (b) uspostavljenim postupcima, organizacijskom strukturom i sustavom upravljanja zrakoplovno-modelarskog kluba ili udruge, kojima se osigurava:
 - i. da su udaljeni piloti koji izvode operacije u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova ili udruga upoznati s uvjetima i ograničenjima utvrđenima u odobrenju koje izdaje nadležno tijelo;
 - ii. da se udaljenim pilotima koji izvode operacije u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova ili udruga pomaže u stjecanju znanja potrebnog kako bi UAS-ovima mogli upravljati sigurno i u skladu s uvjetima i ograničenjima utvrđenima u odobrenju;
 - iii. da zrakoplovno-modelarski klubovi ili udruge odgovarajuće postupe ako doznaju da udaljeni pilot koji izvodi operacije u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova ili udruga ne poštuje uvjete i ograničenja utvrđena u odobrenju i da o tome obavijeste nadležno tijelo;
 - iv. da zrakoplovno-modelarski klub ili udruga nadležnom tijelu na njegov zahtjev dostavi dokumentaciju potrebnu za nadzor i praćenje.
3. Odobrenje iz stavka 1. ograničeno je na državno područje države članice u kojoj je izdano i u njemu se navodi pod kojim se uvjetima smiju izvoditi operacije u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova ili udruga.
4. Države članice mogu zrakoplovno-modelarskim klubovima i udrugama omogućiti da svoje članove u njihovo ime registriraju u sustavima registracije uspostavljenima u skladu s člankom 14. U suprotnom se članovi tih klubova i udruga registriraju sami u skladu s člankom 14.

Članak 17.

Imenovanje nadležnog tijela

1. Svaka država članica imenuje jedno ili više nadležnih tijela zaduženih za zadaće iz članka 18.

2. Ako država članica imenuje više nadležnih tijela:
 - (a) jasno određuje za što je koje od njih nadležno i odgovorno;
 - (b) uspostavlja odgovarajući mehanizam za njihovu koordinaciju radi djelotvornog nadziranja svih organizacija i osoba koje podliježu ovoj Uredbi.

Članak 18.

Zadaće nadležnog tijela

Nadležno tijelo:

- (a) dužno je pobrinuti se da se ova Uredba provodi;
- (b) izdaje, suspendira ili povlači certifikate operatora UAS-ova i dozvole udaljenih pilota koji izvode operacije UAS-ova u „certificiranoj kategoriji”;
- (c) udaljenim pilotima izdaje potvrdu o položenom internetskom ispitu teorijskog znanja u skladu s poglavljima UAS.OPEN.020 i UAS.OPEN.040 Priloga te izdaje, mijenja, suspendira, ograničava ili povlači potvrde o osposobljenosti udaljenih pilota u skladu s poglavljem UAS.OPEN.030 Priloga;
- (d) ako je riječ o odobrenjima za rad i LUC-ovima, odnosno izjavama, potrebnima za izvođenje operacija UAS-ova u „posebnoj kategoriji”, izdaje ih, mijenja, suspendira, ograničava ili povlači, odnosno provjerava jesu li potpune;
- (e) čuva dokumentaciju, evidenciju i izvješća o odobrenjima za rad UAS-ova, izjavama, potvrdama o osposobljenosti udaljenih pilota i LUC-ovima;
- (f) u jedinstvenom digitalnom formatu na raspolaganje stavlja informacije o zemljopisnim područjima za UAS-ove koja su utvrdile države članice i koja su uspostavljena u nacionalnom zračnom prostoru njegove države;
- (g) izdaje potvrde o primitku i potpunosti u skladu s člankom 12. stavkom 5. točkom (b) ili potvrdu u skladu s člankom 13. stavkom 2.;
- (h) razvija sustav nadzora temeljen na riziku i primjenjuje ga:
 - i. na operatore UAS-ova koji su dostavili izjavu, imaju odobrenje za rad ili LUC;
 - ii. zrakoplovno-modelarske klubove i udruge koji imaju odobrenje iz članka 16.;
- (i) ako nije riječ o operacijama u „otvorenoj kategoriji”, nego drugima, planira reviziju na temelju profila rizika, razine usklađenosti s propisima i sigurnosti operatora UAS-ova koji su podnijeli izjavu ili posjeduju potvrdu koju im je izdalo nadležno tijelo;
- (j) ako nije riječ o operacijama u „otvorenoj kategoriji”, nego drugima, provodi inspekcijski nadzor nad operatorima UAS-ova koji su podnijeli izjavu ili posjeduju potvrdu koju im je izdalo nadležno tijelo koje provodi inspekcijski nadzor nad UAS-om i osigurava da operatori UAS-ova i daljinski piloti poštuju ovu Uredbu;
- (k) uspostavlja sustav kojim se otkrivaju i istražuju slučajevi neusklađenosti operatora UAS-ova koji djeluju u „otvorenoj” ili „posebnoj” kategoriji i o tome izvješćuje u skladu s člankom 19. stavkom 2.;
- (l) operatorima UAS-ova daje informacije i smjernice za povećanje sigurnosti operacija UAS-ova;
- (m) uspostavlja i održava sustave registracije za UAS-ove za čiju je konstrukciju obvezna certifikacija i za operatore UAS-ova čiji rad može predstavljati rizik za sigurnost, zaštitu, privatnost i zaštitu osobnih podataka ili okoliša.

Članak 19.

Sigurnosne informacije

1. Nadležna tijela država članica te tijela za nadzor tržišta i kontrolna tijela iz članka 36. Deleagirane uredbe (EU) 2019/945 surađuju na pitanjima sigurnosti i uspostavljaju postupke za učinkovitu razmjenu sigurnosnih informacija.
2. Operatori UAS-a nadležnom tijelu prijavljuju sve sigurnosno relevantne događaje te razmjenjuju informacije o svojim UAS-ovima u skladu s Uredbom (EU) br. 376/2014.

3. Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) i nadležna tijela prikupljaju, analiziraju i objavljuju sigurnosne informacije u vezi s operacijama UAS-ova na pripadajućem državnom području u skladu s člankom 119. Uredbe (EU) 2018/1139 i njezinim provedbenim aktima.

4. Ako zaprima bilo koju od informacija iz stavka 1., 2. ili 3., Agencija i nadležno tijelo poduzimaju potrebne mjere kako bi na temelju najboljih dostupnih dokaza i analize riješili sva sigurnosna pitanja, uzimajući u obzir međuovisnosti različitih područja sigurnosti u zračnom prometu te ovisnosti između sigurnosti zračnog prometa i kibersigurnosti s jedne strane i ostalih tehničkih područja regulacije zračnog prometa s druge strane.

5. Ako nadležno tijelo ili Agencija poduzme mjere u skladu sa stavkom 4., odmah o tome obavješćuje sve relevantne zainteresirane strane i organizacije koje su dužne uskladiti se s tim mjerama u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139 i njezinim provedbenim aktima.

Članak 20.

Posebne odredbe o korištenju određenih UAS-ova u „otvorenoj kategoriji”

Operacije tipova UAS-ova u smislu Odluke br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*) koji nisu u skladu s Delegiranom uredbom (EU) 2019/945 niti su privatno izrađeni, ali su na tržište stavljeni prije 1. srpnja 2022., dopuštene su pod sljedećim uvjetima:

- (a) kad je riječ o potkategoriji A1 iz dijela A Priloga, ako su dopuštena masa bespilotnog zrakoplova pri polijetanju i masa njegova korisnog tereta zajedno manje od 250 g;
- (b) kad je riječ o potkategoriji A3 iz dijela A Priloga, ako su dopuštena masa bespilotnog zrakoplova pri polijetanju i masa njegova korisnog tereta zajedno manje od 25 kg;

Članak 21.

Prilagođavanje odobrenja, izjava i potvrda

1. Odobrenja izdana operatorima UAS-ova, potvrde o osposobljenosti udaljenih pilota i izjave operatora UAS-ova odnosno jednakovrijedne isprave izdane na temelju nacionalnog prava ostaju na snazi do 1. srpnja 2021.

2. Države članice do 1. srpnja 2021. u skladu s ovom Uredbom konvertiraju potvrde o osposobljenosti koje su izdale ili izdaju udaljenim pilotima, odobrenja za rad koja su izdala ili izdaju operatorima UAS-ovima i izjave koje su ti operatori dali ili daju.

3. Ne dovodeći u pitanje članak 14., za operacije UAS-ova koje se provode u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova i udruga do 1. srpnja 2022. nije potrebno odobrenje u skladu s člankom 16., nego se s njima može nastaviti prema nacionalnim pravilima.

Članak 22.

Prijelazne odredbe

Ne dovodeći u pitanje članak 20., tijekom prijelaznog se razdoblja od dvije godine, koje započinje godinu dana nakon dana stupanja na snagu ove Uredbe, u „otvorenoj kategoriji” smiju koristiti UAS-ovi koji ne ispunjavaju zahtjeve iz dijelova od 1. do 5. Priloga Delegiranoj uredbi (EU) 2019/945 ako vrijedi sljedeće:

- (a) bespilotni zrakoplovi dopuštene su mase pri polijetanju manje od 500 g i njima unutar operativnih zahtjeva iz točke 1. poglavlja UAS.OPEN.020 dijela A Priloga upravljaju udaljeni piloti osposobljeni u mjeri koju je propisala predmetna država članica;
- (b) bespilotni zrakoplovi dopuštene su mase pri polijetanju manje od 2 kg, ljudima se ne približavaju bliže od 50 m horizontalno, a udaljeni piloti osposobljeni su barem u mjeri propisanoj točkom 2. poglavlja UAS.OPEN.030 dijela A Priloga;
- (c) bespilotni zrakoplovi dopuštene su mase pri polijetanju veće od 2 kg, a manje od 25 kg, njima se upravlja unutar operativnih zahtjeva iz točaka 1. i 2. poglavlja UAS.OPEN.040, a udaljeni piloti osposobljeni su barem u mjeri propisanoj točkom 4. podtočkom (b) poglavlja UAS.OPEN.020 dijela A Priloga.

(*) Odluka br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o zajedničkom okviru za stavljanje na tržište proizvoda i o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 93/465/EEZ (SL L 218, 13.8.2008., str. 82.).

Članak 23.

Stupanje na snagu i primjena

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

Primjenjuje se od 1. srpnja 2020.

2. Članak 5. stavak 5. primjenjuje se od dana na koji se Dodatak 1. Prilogu izmijeni uključivanjem primjenjivih standardnih scenarija. Dok se ova Uredba ne izmijeni, odnosno u Dodatak 1. Prilogu ne uključi standardni scenarij, države članice mogu u skladu s člankom 5. stavkom 5. prihvaćati izjave operatora UAS-a na temelju nacionalnih standardnih scenarija ako ti scenariji ispunjavaju zahtjeve iz poglavlja UAS.SPEC.020 Priloga.

3. Članak 15. stavak 3. primjenjuje se od 1. srpnja 2021.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 24. svibnja 2019.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOG

OPERACIJE UAS-OVA U „OTVORENOJ KATEGORIJI” I „POSEBNOJ KATEGORIJI”

DIO A

OPERACIJE UAS-ova U „OTVORENOJ KATEGORIJI”

UAS.OPEN.010 Opće odredbe

- (1) „Otvorena kategorija” operacija UAS-ova podijeljena je na tri potkategorije, A1, A2 i A3, na temelju radnih ograničenja, zahtjeva koji se odnose na udaljene pilote i tehničkih zahtjeva za UAS-ove.
- (2) Ako u operaciji UAS-a bespilotni zrakoplov polijeće s prirodno povišenog tla ili ga prelijeće, ne smije se udaljavati više od 120 metara od najbliže točke na tlu. Udaljenosti se mjere uzimajući u obzir o kakvom je terenu riječ, npr. ravnici, brdu ili planini.
- (3) Ako se bespilotni zrakoplov umjetnoj tvorevini višoj od 105 m približava na horizontalnu udaljenost manju od 50 m, a subjekt nadležan za tu tvorevinu zatraži da se leti na većoj visini, dopušteno je letjeti najviše 15 m iznad te tvorevine.
- (4) Odstupajući od točke 2., udaljeni pilot smije bespilotnim jedrilicama dopuštene mase pri polijetanju i mase korisnog tereta zajedno manjih od 10 kg letjeti i više od 120 m od najbliže točke na tlu pod uvjetom da njima ne leti više od 120 m iznad sebe.

UAS.OPEN.020 Operacije UAS-ova u potkategoriji A1

Operacije UAS-ova u potkategoriji A1 moraju biti u skladu sa svim sljedećim uvjetima:

- (1) kad je riječ o bespilotnim zrakoplovima iz točke 5. podtočke (d), udaljeni pilot njima ne prelijeće mnoštvo ljudi ni, koliko u razumnoj mjeri može znati o njihovom prisustvu, neuključene osobe. Ako se one ondje ipak neočekivano zateknu, udaljeni pilot vodi računa o tome da prelet iznad njih traje što kraće;
- (2) kad je riječ o bespilotnim zrakoplovima iz točke 5. podtočaka (a), (b) i (c), udaljeni pilot njima smije prelijetati neuključene osobe, ali ne i mnoštvo ljudi;
- (3) odstupajući od članka 4. stavka 1. točke (d), bespilotni zrakoplovi u načinu rada „slijedi me” od udaljenog se pilota ne smiju udaljavati više od 50 m;
- (4) izvodi ih:
 - (a) udaljeni pilot upoznat s korisničkim priručnikom proizvođača sustava UAS-a;
 - (b) a ako je riječ o bespilotnom zrakoplovu klase C1 definirane u dijelu 2. Priloga Delegiranoj uredbi (EU) 2019/945, udaljeni pilot koji je završio internetski tečaj, tj. na internetu položio ispit iz teorijskog znanja koji je pripremilo nadležno tijelo ili tijelo priznato kao nadležno tijelo države članice u kojoj je operator UAS-a registriran. Ispit se sastoji od 40 pitanja s višestrukim izborom primjereno raspoređenih na sljedeća područja:
 - i. sigurnost zračnog prometa;
 - ii. ograničenja u vezi sa zračnim prostorom;
 - iii. reguliranje zračnog prometa;
 - iv. ljudska ograničenja;
 - v. radne postupke;
 - vi. opće znanje o UAS-ovima;

- vii. privatnost i zaštitu podataka;
 - viii. police osiguranja;
 - ix. zaštitu;
- (5) izvode se bespilotnim zrakoplovima:
- (a) dopuštene mase pri polijetanju, uključujući korisni teret, manje od 250 g i maksimalne brzine manje od 19 m/s ako je riječ o privatno izrađenim UAS-ovima; ili
 - (b) koji ispunjavaju zahtjeve iz članka 20. točke (a);
 - (c) klase C0 koji ispunjavaju zahtjeve te klase kako je definirano u dijelu 1. Priloga Delegiranoj uredbi (EU) 2019/945; ili
 - (d) klase C1 koji ispunjavaju zahtjeve te klase kako je definirano u dijelu 2. Priloga Delegiranoj uredbi (EU) 2019/945, a čiji je sustav izravne daljinske identifikacije i geoinformacijski sustav tijekom izvođenja operacije ažuriran i aktivan.

UAS.OPEN.030 Operacije UAS-ova u potkategoriji A2

Operacije UAS-ova u potkategoriji A2 moraju biti u skladu sa svim sljedećim uvjetima:

- (1) bespilotnim se zrakoplovom ne prelijeću neuključene osobe niti im se približava na manje od 30 m horizontalno; udaljeni pilot smije tu sigurnosnu horizontalnu razdaljinu smanjiti na minimalnih 5 m od uključenih osoba ako upravlja bespilotnim zrakoplovom s uključenim niskobrzinskim načinom rada, a nakon što u obzir uzme sljedeće:
- (a) vremenske uvjete;
 - (b) performanse bespilotnog zrakoplova;
 - (c) diferencijaciju područja preleta;
- (2) izvodi ih udaljeni pilot upoznat s korisničkim priručnikom proizvođača UAS-a kojem je nadležno tijelo ili tijelo priznato kao nadležno tijelo države članice u kojoj je operator UAS-a registriran izdalo potvrdu o osposobljenosti udaljenog pilota. Potvrda se izdaje nakon što se navedenim redoslijedom ispune svi sljedeći uvjeti:
- (a) na internetu dovrši tečaj i položi ispit iz teorijskog znanja kako je navedeno u točki 4. podtočki (b) poglavlja UAS.OPEN.020;
 - (b) završi samopraktično osposobljavanje u radnim uvjetima potkategorije A3 kako je utvrđeno u točkama 1. i 2. poglavlja UAS.OPEN.040;
 - (c) izjavi da je samopraktično osposobljavanje iz točke (b) završeno i položi dodatan ispit iz teorijskog znanja koji je pripremio nadležno tijelo ili tijelo priznato kao nadležno tijelo države članice u kojoj je operator UAS-a registriran. Ispitom se ocjenjuje znanje udaljenog pilota o tehničkim i operativnim mogućnostima ublažavanja rizika na tlu, a sastoji se od najmanje 30 pitanja s višestrukim izborom primjereno raspoređenih na područja u nastavku:
 - i. meteorologiju;
 - ii. letne performanse bespilotnog zrakoplova;
 - iii. tehničke i operativne mogućnosti ublažavanja rizika na tlu;
- (3) izvode se bespilotnim zrakoplovom klase C2 koji ispunjava zahtjeve te klase kako je definirano u dijelu 3. Priloga Delegiranoj uredbi (EU) 2019/945, a čiji je sustav izravne daljinske identifikacije i geoinformacijski sustav tijekom izvođenja operacije ažuriran i aktivan.

UAS.OPEN.040 Operacije UAS-ova u potkategoriji A3

Operacije UAS-ova u potkategoriji A3 moraju biti u skladu sa svim sljedećim uvjetima:

- (1) izvode se ondje gdje udaljeni pilot razumno može očekivati da se bespilotnim zrakoplovom ni u jednom trenutku neće ugroziti neuključene osobe;
- (2) izvode se na sigurnoj horizontalnoj razdaljini od najmanje 150 metara od stambenih, poslovnih, industrijskih ili rekreacijskih područja;
- (3) izvodi ih udaljeni pilot koji je na internetu dovršio tečaj i položio ispit iz teorijskog znanja kako je navedeno u točki 4. podtočki (b) poglavlja UAS.OPEN.020;
- (4) izvode se bespilotnim zrakoplovima:
 - (a) dopuštene mase pri polijetanju, uključujući korisni teret, manje od 25 kg ako je riječ o privatno izrađenim UAS-ovima; ili
 - (b) koji ispunjavaju zahtjeve iz članka 20. točke (b);
 - (c) klase C2 koji ispunjavaju zahtjeve te klase kako je definirano u dijelu 3. Priloga Delegiranoj uredbi (EU) 2019/945, a čiji je sustav izravne daljinske identifikacije i geoinformacijski sustav tijekom izvođenja operacije ažuriran i aktivan; ili
 - (d) klase C3 koji ispunjavaju zahtjeve te klase kako je definirano u dijelu 4. Priloga Delegiranoj uredbi (EU) 2019/945, a čiji je sustav izravne daljinske identifikacije i geoinformacijski sustav tijekom izvođenja operacije ažuriran i aktivan; ili
 - (e) klase C4 koji ispunjavaju zahtjeve te klase kako je definirano u dijelu 5. Priloga Delegiranoj uredbi (EU) 2019/945.

UAS.OPEN.050 Odgovornosti operatora UAS-a

Operator UAS-a dužan je:

- (1) uspostaviti radne postupke prilagođene vrsti operacije i pripadajućem riziku;
- (2) osigurati da se u svim operacijama učinkovito koristi radiofrekvencijski spektar i da se pritom izbjegavaju štetne smetnje;
- (3) imenovati udaljenog pilota za svaku operaciju UAS-a;
- (4) osigurati da su udaljeni piloti i drugo osoblje zaduženo za zadaće povezane s operacijom upoznati s korisničkim priručnikom proizvođača UAS-a; i
 - (a) kad je riječ u udaljenim pilotima, da su odgovarajuće osposobljeni za svoje zadaće u potkategoriji planiranih operacija UAS-a u skladu s poglavljem UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 ili UAS.OPEN.040, odnosno, kad je riječ o drugom osoblju, da su u okviru posla dovršili tečaj koji je pripremio operator;
 - (b) da su u potpunosti upoznati s procedurama operatora UAS-a;
 - (c) da su im u skladu s člankom 15. za planiranu operaciju UAS-a pružene relevantne informacije o eventualnim zemljopisnim područjima koje je objavila država članica operacije;
- (5) prema potrebi ažurirati informacije u geoinformacijskom sustavu u skladu s planiranim mjestom izvođenja operacije;
- (6) ako se operacija izvodi bespilotnim zrakoplovom neke od klasa iz dijelova od 1. do 5. Delegirane uredbi (EU) 2019/945, osigurati:
 - (a) da za UAS postoji odgovarajuća EU izjava o sukladnosti, uključujući upućivanje na odgovarajuću klasu; i
 - (b) da bespilotni zrakoplov nosi identifikacijsku oznaku klase;
- (7) ako je riječ o operaciji UAS-a u potkategoriji A2 ili A3, osigurati da su uključene osobe koje su prisutne u području operacije obaviještene o rizicima i da su izrijeком pristale prisustvovati.

UAS.OPEN.060 Odgovornosti udaljenog pilota

(1) Prije nego što započne s operacijom UAS-a, udaljeni pilot mora:

- (a) biti odgovarajuće osposobljen za svoje zadaće u potkategoriji planiranih operacija UAS-a u skladu s poglavljem UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 ili UAS.OPEN.040 te, dok upravlja UAS-om, kod sebe imati dokaz o osposobljenosti osim ako upravlja bespilotnim zrakoplovom iz točke 5. podtočke (a), (b) ili (c) poglavlja UAS.OPEN.020;
- (b) u skladu s člankom 15. za planiranu operaciju UAS-a pribaviti ažurirane relevantne informacije o eventualnim zemljopisnim područjima koje je objavila država članica operacije;
- (c) voditi računa o okruženju, provjeravati postoje li relevantne prirodne ili umjetne tvorevine te, ako ne upravlja u potkategoriji A1 bespilotnim zrakoplovom iz točke 5. podtočke (a), (b) ili (c) poglavlja UAS.OPEN.020, provjeravati i jesu li prisutne neključene osobe;
- (d) osigurati da je stanje UAS-a takvo da se let može sigurno dovršiti te, ako je primjenjivo, provjeriti ispravnost rada izravne daljinske identifikacije;
- (e) ako bespilotni zrakoplov nosi dodatan koristan teret, provjeriti da mu ukupna masa pri polijetanju ne prelazi dopuštenu masu pri polijetanju kako ju je utvrdio proizvođač ni ograničenje dopuštene mase pri polijetanju za tu klasu.

(2) Udaljeni pilot tijekom leta:

- (a) ne smije biti pod utjecajem psihoaktivnih tvari ni alkohola ni upravljati UAS-om ako to nije u stanju zbog ozljede, umora, uzetih lijekova, bolesti ili drugih razloga;
- (b) mora održavati vizualni kontakt s bespilotnim zrakoplovom te promatrati zračni prostor oko njega kako ne bi došlo do sudara sa zrakoplovom s posadom. Udaljeni pilot prekida let ako operacija postane rizična za druge zrakoplove, ljude, životinje, okoliš ili imovinu;
- (c) mora poštovati radna ograničenja u zemljopisnim područjima kako su definirana člankom 15.;
- (d) mora znati kako zadržati kontrolu nad bespilotnim zrakoplovom, osim ako je s njim izgubio vezu ili ako je bespilotni zrakoplov u slobodnom letu;
- (e) mora UAS-om upravljati slijedeći korisnički priručnik proizvođača i poštujući sva primjenjiva ograničenja;
- (f) mora slijediti procedure operatora, ako su dostupne.

(3) Ako za to ne dobiju dopuštenje predmetnih službi za hitne intervencije, udaljeni piloti i operatori UAS-ova ne lete blizu ni unutar područja u kojima je u tijeku hitna intervencija.

(4) Za potrebe točke 2. podtočke (b) udaljenim pilotima u sigurnom izvođenju leta pomagati može promatrač bespilotnog zrakoplova, koji se nalazi do njih i bez pomagala vizualno prati let predmetnog bespilotnog zrakoplova. Daljinski pilot i promatrač bespilotnog zrakoplova moraju komunicirati jasno i djelotvorno.

UAS.OPEN.070 Trajanje i valjanost teorijskog znanja i potvrda koje udaljeni piloti stječu ispitom na internetu

(1) Teorijsko znanje koje je udaljeni pilot stekao na internetu, propisano točkom 4. podtočkom (b) poglavlja UAS.OPEN.020 i točkom 3. poglavlja UAS.OPEN.040, i potvrda o osposobljenosti udaljenog pilota, propisana točkom 2. poglavlja UAS.OPEN.030, valjani su pet godina.

(2) Da bi se teorijsko znanje udaljenog pilota i potvrda o njegovoj osposobljenosti priznali za novo razdoblje, osposobljenost se mora dokazati ispunjavanjem zahtjeva iz točke 2. poglavlja UAS.OPEN.030 ili točke 4. podtočke (b) poglavlja UAS.OPEN.020.

DIO B

OPERACIJE UAS-ova U „POSEBNOJ KATEGORIJI“

UAS.SPEC.010 Opće odredbe

Ako operator UAS-a ne posjeduje certifikat operatora lakog UAS-a (LUC) s odgovarajućim povlasticama predviđen dijelom C ovog Priloga, nadležnom tijelu dostavlja procjenu operativnog rizika za planiranu operaciju u skladu s člankom 11. ili, ako se primjenjuje poglavlje UAS.SPEC.020, podnosi izjavu. Operator UAS-a redovito ocjenjuje jesu li poduzete mjere ublažavanja rizika odgovarajuće i prema potrebi ih ažurira.

UAS.SPEC.020 Izjava o radu

- (1) U skladu s člankom 5. operator UAS-a može, kao alternativu poglavljima UAS.SPEC.30 i UAS.SPEC.40, nadležnom tijelu države članice operacije podnijeti izjavu o radu kojom potvrđuje sukladnost sa standardnim scenarijem iz Dodatka 1. ovom Prilogu ako je riječ o operacijama:
 - (a) bespilotnih zrakoplova:
 - i. maksimalne dimenzije od 3 m s kojima se održava vizualni kontakt i leti iznad kontroliranog područja tla, ali ne iznad mnoštva ljudi;
 - ii. maksimalne dimenzije od 1 m s kojima se održava vizualni kontakt, ali ne leti iznad mnoštva ljudi;
 - iii. maksimalne dimenzije od 1 m s kojima se ne održava vizualni kontakt, a leti iznad slabo naseljenih područja;
 - iv. maksimalne dimenzije od 3 m s kojima se ne održava vizualni kontakt, a leti iznad kontroliranog područja tla;
 - (b) koje se izvode na visini manjoj od 120 m od tla; i:
 - i. u nekontroliranom zračnom prostoru (klasa F ili G); ili
 - ii. u kontroliranom zračnom prostoru nakon što se pojedinačan let koordinira i za njega dobije odobrenje u skladu s objavljenim postupcima za područje operacije.
- (2) Operator UAS-a u izjavi:
 - (a) navodi administrativne informacije o sebi;
 - (b) navodi da operacija ispunjava operativni zahtjev iz točke 1. i da je u skladu sa standardnim scenarijem iz Dodatka 1. Prilogu;
 - (c) navodi da će primjenjivati relevantne mjere ublažavanja rizika potrebne za sigurnost operacije, među ostalim upute koje se odnose na izvođenje operacije, na izradu bespilotnog zrakoplova i na osposobljenost uključenog osoblja;
 - (d) potvrđuje da će, ako se to zahtijeva pravom Unije ili nacionalnim pravom, svaki let obuhvaćen izjavom biti pokriven policom osiguranja.
- (3) Nakon što zaprimi izjavu, nadležno tijelo provjerava sadržava li sve elemente iz točke 2., a ako da, operatoru UAS-a bez nepotrebne odgode izdaje potvrdu o primitku i potpunosti.
- (4) Operator UAS-a smije započeti operaciju nakon što zaprimi potvrdu o primitku i potpunosti.
- (5) Operatori UAS-ova bez odgode obavješćuju nadležno tijelo ako se informacije koje su naveli u izjavi o radu promijenile.
- (6) Operatori UAS-ova koji imaju LUC s odgovarajućim povlasticama predviđen dijelom C ovog Priloga ne moraju podnijeti izjavu.

UAS.SPEC.030 Zahtjev za izdavanje odobrenja za rad

- (1) Prije nego što započne s operacijom UAS-a u „posebnoj kategoriji”, operator UAS-a dužan je od nadležnog tijela države članice registracije ishoditi odobrenje za rad, osim:
 - (a) ako se primjenjuje poglavlje UAS.SPEC.020; ili
 - (b) ako operator UAS-a ima LUC s odgovarajućim povlasticama predviđen dijelom C ovog Priloga.
- (2) Operator UAS-a dužan je podnijeti zahtjev za izdavanje ažuriranog odobrenja za rad ako se operacija ili mjere za ublažavanje rizika navedene u odobrenju za rad bitno izmijene.
- (3) Zahtjev za izdavanje odobrenja za rad temelji se na procjeni rizika iz članka 11. te se u njemu navodi i sljedeće:
 - (a) registracijski broj operatora UAS-a;
 - (b) ako je riječ o fizičkoj osobi, ime odgovornog rukovoditelja ili ime operatora UAS-a;
 - (c) procjena operativnog rizika;
 - (d) dovoljno detaljan opis mjera za ublažavanje rizika koje predlaže operator UAS-a da bi nadležno tijelo moglo ocijeniti njihovu primjerenost;
 - (e) priručnik za rad ako je potreban zbog rizika i složenosti operacije;
 - (f) da će, ako se to zahtijeva pravom Unije ili nacionalnim pravom, operacije UAS-a od početka biti pokrivena policom osiguranja.

UAS.SPEC.040 Izdavanje odobrenja za rad

- (1) Nakon što zaprimi zahtjev u skladu s točkom UAS.SPEC.030, nadležno tijelo bez nepotrebne odgode izdaje odobrenje za rad u skladu s člankom 12. ako zaključi da operacija ispunjava sljedeće uvjete:
 - (a) navedene su sve informacije iz točke 3. poglavlja UAS.SPEC.030;
 - (b) ako će se operacija ili njezin dio odvijati u kontroliranom zračnom prostoru, postoji postupak za koordinaciju s odgovarajućim pružateljem usluga za zračni prostor.
- (2) Nadležno tijelo u skladu s člankom 12. u odobrenju za rad točno navodi na što se odobrenje odnosi.

UAS.SPEC.050 Odgovornosti operatora UAS-a

- (1) Operator UAS-a dužan je:
 - (a) uspostaviti postupke i utvrditi ograničenja prilagođene vrsti planirane operacije i pripadajućem riziku, među ostalim:
 - i. radne postupke kojima se osigurava sigurnost operacija;
 - ii. postupke kojima se osigurava da se u planiranoj operaciji poštuju sigurnosni zahtjevi primjenjivi u području operacije;
 - iii. mjere zaštite od nezakonitog ometanja i neovlaštenog pristupa;
 - iv. postupke kojima se osigurava usklađenost operacija s Uredbom (EU) 2016/679 o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka. Konkretno, ako to primjenom članka 35. te uredbe zatraži nacionalno tijelo nadležno za zaštitu podataka, operator UAS-a mora provesti procjenu učinka na zaštitu podataka;
 - v. smjernice za svoje udaljene pilote kako bi se operacije UAS-ova planirale tako da što je moguće manje, među ostalim bukom ili drugim emisijama, ometaju ljude i životinje;
 - (b) odrediti udaljenog pilota za svaku neautonomnu operaciju, a za autonomne osigurati da su odgovornosti i zadaće, posebice one definirane u točkama 2. i 3. poglavlja UAS.SPEC.060, u svim fazama operacije ispravno raspodijeljene slijedeći postupke uspostavljene u skladu s prethodno navedenom točkom (a);

- (c) osigurati da se u svim operacijama učinkovito koristi radiofrekvencijski spektar i da se pritom izbjegavaju štetne smetnje;
- (d) osigurati da su udaljeni piloti prije izvođenja operacije:
- i. osposobljeni za svoje zadaće u skladu s primjenjivim osposobljavanjem predviđenim u odobrenju za rad ili, ako se primjenjuje poglavlje UAS.SPEC.020, kako je predviđeno uvjetima i ograničenjima utvrđenima u odgovarajućem standardnom scenariju iz Dodatka 1. ili u LUC-u;
 - ii. odslušali tečaj za udaljene pilote radi stjecanja znanja iz članka 8. stavka 2.;
 - iii. odslušali tečaj za udaljene pilote predviđen u odobrenju za rad ako izvode operacije za koje je takvo odobrenje nužno. Tečaj se izvodi u suradnji sa subjektom kojeg nadležno tijelo priznaje;
 - iv. odslušali tečaj za udaljene pilote posvećen operacijama obuhvaćenima izjavom koje se izvode u skladu s mjerama za ublažavanje rizika utvrđenima u standardnom scenariju;
 - v. obaviješteni o priručniku za rad operatora UAS-a ako se to zahtijeva na temelju procjene rizika i o postupcima uspostavljenima u skladu s točkom (a);
 - vi. upoznati s ažuriranim informacijama o eventualnim zemljopisnim područjima definiranim u skladu s člankom 15. koje su relevantne za planiranu operaciju;
- (e) osigurati da su članovi osoblja s dužnostima ključnima za operaciju UAS-a, izuzev samog udaljenog pilota:
- i. u okviru posla dovršili tečaj koji je pripremio operator;
 - ii. obaviješteni o priručniku za rad operatora UAS-a ako se to zahtijeva na temelju procjene rizika i o postupcima uspostavljenima u skladu s točkom (a);
 - iii. upoznati s ažuriranim informacijama o eventualnim zemljopisnim područjima definiranim u skladu s člankom 15. koje su relevantne za planiranu operaciju;
- (f) operacije izvoditi u skladu s ograničenjima, uvjetima i mjerama za ublažavanje rizika utvrđenima u izjavi ili u odobrenju za rad;
- (g) evidentirati informacije o operacijama UAS-a u skladu s izjavom ili s odobrenjem za rad;
- (h) upotrebljavati UAS koji je projektiran u najmanju ruku tako da se spriječi da zbog eventualnog kvara bespilotni zrakoplov napusti zračni prostor operacije ili prouzroči smrt. Usto, sučelje čovjeka i stroja mora biti takvo da umanjuje rizik od greške pilota i ne uzrokuje nerazuman umor;
- i. održavati UAS u stanju potrebnom za sigurno odvijanje operacije:
 - i. u najmanju ruku tako što će propisati upute za održavanje i za održavanje zapošljavati primjereno osposobljeno i kvalificirano osoblje; i
 - ii. tako što će, ako se tako zahtijeva, postupati u skladu s poglavljem UAS.SPEC.100;
 - iii. tako što će upotrebljavati bespilotne zrakoplove projektirane za smanjenje buke i drugih emisija, uzimajući u obzir vrstu planiranih operacija i geografska područja u kojima buka i druge emisije mogu biti zabrinjavajuće.

UAS.SPEC.060 Odgovornosti udaljenog pilota

(1) Udaljeni pilot:

- (a) ne smije biti pod utjecajem psihoaktivnih tvari ni alkohola ni upravljati UAS-om ako to nije u stanju zbog ozljede, umora, uzetih lijekova, bolesti ili drugih razloga;
- (b) mora za tu ulogu biti odgovarajuće osposobljen u skladu s odobrenjem za rad, standardnim scenarijem iz Dodatka 1. ili LUC-om te, dok upravlja UAS-om, kod sebe imati dokaz o osposobljenosti.

- (2) Prije nego što započne s operacijom UAS-a, udaljeni pilot dužan je:
- (a) upoznati s ažuriranim informacijama o eventualnim zemljopisnim područjima definiranim u skladu s člankom 15. koje su relevantne za planiranu operaciju;
 - (b) osigurati da je radno okruženje u skladu s odobrenim ili u izjavi navedenim ograničenjima i uvjetima;
 - (c) osigurati da je stanje UAS-a takvo da se let može sigurno dovršiti te, ako je primjenjivo, provjeriti ispravnost rada izravne daljinske identifikacije;
 - (d) osigurati da su informacije o operaciji dostupne relevantnoj jedinici operativnih usluga u zračnom prometu (ATS), drugim korisnicima zračnog prostora i relevantnim dionicima, u skladu s odobrenjem za rad ili s uvjetima koje je država članica objavila za zemljopisno područje operacije u skladu s člankom 15.
- (3) Udaljeni pilot tijekom leta:
- (a) poštuje odobrena ili u izjavi navedena ograničenja i uvjete;
 - (b) ne ulazi ni u kakav rizik koji bi mogao uzrokovati sudar sa zrakoplovom s posadom te prekida let ako postane rizičan za druge zrakoplove, ljude, životinje, okoliš ili imovinu;
 - (c) poštuje radna ograničenja u zemljopisnim područjima kako su definirana člankom 15.;
 - (d) slijedi procedure operatora;
 - (e) ako za to ne dobije dopuštenje odgovornih službi za hitne intervencije, ne leti blizu ni unutar područja u kojima je u tijeku hitna intervencija.

UAS.SPEC.070 Prenosivost odobrenja za rad

Odobrenje za rad nije prenosivo.

UAS.SPEC.080 Trajanje i valjanost odobrenja za rad

- (1) Nadležno tijelo u odobrenju za rad navodi dokad je ono valjano.
- (2) Ne dovodeći u pitanje točku 1., odobrenje za rad valjano je sve dok operator UAS-a poštuje u njemu utvrđene uvjete i relevantne zahtjeve iz ove Uredbe.
- (3) Ako se odobrenje za rad opozove ili preda, operator UAS-a bez odgode u digitalnom formatu nadležnom tijelu potvrđuje da je to primio na znanje.

UAS.SPEC.090 Pristup

Za potrebe dokazivanja usklađenosti s ovom Uredbom operator UAS-a svim osobama koje je nadležno tijelo propisno ovlastilo omogućuje pristup svim objektima, UAS-ovima, dokumentima, evidencijama, podacima, postupcima i drugim materijalima bitnima za njegovu aktivnost obuhvaćenima odobrenjem za rad ili izjavom o radu, bez obzira na to je li njegova aktivnost ugovorena ili podugovorena s drugom organizacijom.

UAS.SPEC.100 Upotreba certificirane opreme i certificiranih bespilotnih zrakoplova

- (1) Ako se operacije UAS-ova provode bespilotnim zrakoplovima za koje je, s ograničenjima ili bez njih, izdana svjedodžba o plovidbenosti ili ako se provode korištenjem certificirane opreme, operator UAS-a evidentira vrijeme operacije ili usluge u skladu s uputama i postupcima koji se primjenjuju na certificiranu opremu ili u skladu s organizacijskim odobrenjem.
- (2) Operator UAS-a slijedi upute navedene u svjedodžbi o bespilotnom zrakoplovu odnosno upute za certificiranu opremu te poštuje sve plovidbene ili radne smjernice Agencije.

DIO C

CERTIFIKAT OPERATORA LAKOG UAS-a (LUC)

UAS.LUC.010 Opći zahtjevi za LUC

- (1) Pravna osoba može podnijeti zahtjev za LUC u skladu s ovim dijelom.
- (2) Zahtjev za LUC ili izmjenu postojećeg LUC-a podnosi se nadležnom tijelu i sadržava sljedeće:
 - (a) opis sustava upravljanja operatora UAS-a, uključujući njegov organizacijski ustroj i sustav upravljanja sigurnošću;
 - (b) imena odgovornog osoblja operatora UAS-a, među ostalim osobe nadležne za odobravanje operacija UAS-ova;
 - (c) izjavu da je podnositelj zahtjeva provjerio svu dokumentaciju poslanu nadležnom tijelu i utvrdio da je u skladu s primjenjivim zahtjevima.
- (3) Ako se ispune zahtjevi iz ovog dijela, nositelju LUC-a mogu se odobriti povlastice, u skladu s točkom UAS.LUC.060.

UAS.LUC.020 Odgovornosti nositelja LUC-a

Nositelj LUC-a:

- (1) poštuje zahtjeve iz poglavlja UAS.SPEC.050 i UAS.SPEC.060;
- (2) postupa u skladu s predmetom LUC-a i pripadajućim povlasticama utvrđenima u uvjetima odobravanja;
- (3) uspostavlja i održava sustav za operativnu kontrolu nad svim operacijama koje se provode prema uvjetima njegova LUC-a;
- (4) ako planira izvesti operaciju za koju nije dovoljna izjava o radu u skladu s poglavljem UAS.SPEC.020, za nju provodi procjenu operativnog rizika u skladu s člankom 11.;
- (5) kad je riječ o operacijama obuhvaćenima povlasticama iz poglavlja UAS.LUC.060, pazeći da se ne ošteti, izmijeni ni otuđi najmanje tri godine čuva evidenciju o sljedećem:
 - (a) ako se to zahtijeva točkom 4., procjeni operativnog rizika, kao i popratnoj dokumentaciji;
 - (b) poduzetim mjerama za ublažavanje rizika; i
 - (c) kvalifikacijama i iskustvu osoblja uključenog u operacije UAS-ova, praćenju poštovanja propisa i upravljanju sigurnošću.
- (6) evidenciju o osoblju iz točke 5. podtočke (c) vodi dok ono radi za organizaciju i čuva je tri godine nakon toga.

UAS.LUC.030 Sustav upravljanja sigurnošću

- (1) Operator UAS-a koji podnosi zahtjev za LUC uspostavlja, primjenjuje i održava sustav upravljanja sigurnošću prikladan veličini organizacije te prirodi i složenosti njezinih aktivnosti, uzimajući u obzir njima svojstvene opasnosti i rizike.
- (2) Operator UAS-a:
 - (a) imenuje rukovoditelja odgovornog za to da se unutar organizacije sve aktivnosti obavljaju u skladu s primjenjivim standardima i da organizacija beziznimno poštuje zahtjeve sustava upravljanja i postupke utvrđene u priručniku za LUC iz poglavlja UAS.LUC.040;
 - (b) jasno razgraničava zaduženja i odgovornosti u cijeloj organizaciji;
 - (c) utvrđuje i primjenjuje pravila o sigurnosti te postavlja odgovarajuće sigurnosne ciljeve;
 - (d) imenuje ključno sigurnosno osoblje za provođenje pravila o sigurnosti;

- (e) utvrđuje i održava proces upravljanja sigurnosnim rizicima, uključujući utvrđivanje prijetnji po sigurnost povezanih s aktivnostima operatora UAS-a, njihovu evaluaciju i upravljanje povezanim rizicima, među ostalim poduzimanjem mjera za ublažavanje tih rizika i provjeravanjem učinkovitosti poduzetih radnji;
 - (f) u organizaciji promiče sigurnost:
 - i. organiziranjem osposobljavanja i izobrazbe;
 - ii. kroz komunikaciju;
 - (g) dokumentira sve ključne postupke sustava upravljanja sigurnošću kako bi osoblje bilo upoznato sa svojim odgovornostima i postupcima izmjene te dokumentacije, pri čemu su ključni procesi sljedeći:
 - i. izvješćivanje o sigurnosti i interne istrage;
 - ii. operativna kontrola;
 - iii. komuniciranje o sigurnosti;
 - iv. osposobljavanje u području sigurnosti i njezino promicanje;
 - v. praćenje poštovanja propisa;
 - vi. upravljanje sigurnosnim rizikom;
 - vii. upravljanje promjenama;
 - viii. kanali prema drugim organizacijama;
 - ix. podugovaranje i sklapanje partnerstava;
 - (h) uspostavlja neovisnu funkciju za praćenje poštovanja i primjerenog ispunjavanja relevantnih zahtjeva ove Uredbe, uključujući sustav kojim se odgovornom rukovoditelju mogu davati povratne informacije o nalazima kako bi se, ako su potrebne, djelotvorno provele korektivne mjere;
 - i. uspostavlja funkciju kojom se osigurava da se sigurnosni rizici svojstveni nekoj usluzi ili proizvodu koje je isporučio podizvođač procijene i ublaže u okviru operatorova sustava upravljanja sigurnošću.
- (3) Ako organizacija posjeduje druge certifikate za organizaciju obuhvaćene područjem primjene Uredbe (EU) 2018/1139, sustav upravljanja sigurnošću operatora UAS-a smije se objediniti sa sustavom upravljanja sigurnošću uvjetovanim bilo kojim od tih dodatnih certifikata.

UAS.LUC.040 Priručnik za LUC

- (1) Nositelj LUC-a nadležnom tijelu dostavlja priručnik za LUC i u njemu izravno ili upućivanjem na odgovarajuće dokumente opisuje svoju organizaciju, odgovarajuće postupke i provedene aktivnosti.
- (2) Priručnik sadržava izjavu koju je potpisao odgovorni rukovoditelj, a kojom se potvrđuje da će organizacija stalno djelovati u skladu s ovom Uredbom i odobrenim priručnikom za LUC. Ako odgovorni rukovoditelj i glavni direktor organizacije nisu ista osoba, izjavu potpisuje i glavni direktor.
- (3) Ako neke aktivnosti obavljaju partnerske organizacije ili podizvođači, operator UAS-a u priručniku za LUC propisuje kako se nositelj LUC-a prema njima treba odnositi.
- (4) Priručnik za LUC mijenja se prema potrebi kako bi opis organizacije nositelja LUC-a bio ažuran, pri čemu se nadležnom tijelu dostavljaju primjerci izmjena.
- (5) Operator UAS-a svim svojim zaposlenicima, a u skladu s njihovim funkcijama i zaduženjima, dostavlja relevantne dijelove priručnika za LUC.

UAS.LUC.050 Uvjeti odobravanja LUC-a

- (1) Nadležno tijelo izdaje LUC nakon što se uvjeri da operator UAS-a poštuje poglavlja UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 i UAS.LUC.040.

(2) U LUC-u se navodi sljedeće:

- (a) tko je operator UAS-a;
- (b) povlastice operatora UAS-a;
- (c) odobrene vrste operacija;
- (d) područje ili klasa zračnog prostora odobrenog za operacije, ako je primjenjivo;
- (e) sva posebna ograničenja ili uvjeti, ako je primjenjivo.

UAS.LUC.060 Povlastice nositelja LUC-a

Kad se uvjeri u dostavljenu dokumentaciju, nadležno tijelo:

- (1) u LUC-u navodi pod kojim se uvjetima dodjeljuje povlastica operatoru UAS-a; i
- (2) nositelju LUC-a u okviru uvjeta odobravanja povlašteno dopušta da izvodi vlastite operacije, a da pritom:
 - (a) nije dužan dati izjavu o radu;
 - (b) ni podnijeti zahtjev za odobrenje za rad.

UAS.LUC.070 Promjene sustava upravljanja LUC-om

Jednom kad se LUC izda, za sljedeće je promjene potrebno prethodno odobrenje nadležnog tijela:

- (1) svaku promjenu uvjeta odobravanja koji se odnose na operatora UAS-a;
- (2) svaku znatnu promjenu elemenata sustava upravljanja sigurnošću nositelja LUC-a u skladu s poglavljem UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 Prenosivost LUC-a

LUC je iznimno prenosiv samo ako se mijenja vlasništvo nad organizacijom i ako to odobri nadležno tijelo u skladu s poglavljem UAS.LUC.070.

UAS.LUC.080 Trajanje i valjanost LUC-a

- (1) LUC se izdaje na neodređeno vrijeme. Valjan je:
 - (a) sve dok njegov nositelj poštuje relevantne zahtjeve ove Uredbe i države članice koja ga je izdala; i
 - (b) sve dok se ne preda ili opozove.
- (2) Ako se LUC opozove ili preda, njegov nositelj bez odgode u digitalnom formatu nadležnom tijelu potvrđuje da je to primio na znanje.

UAS.LUC.090 Pristup

Za potrebe dokazivanja usklađenosti s ovom Uredbom nositelj LUC-a svim osobama koje je nadležno tijelo propisno ovlastilo omogućuje pristup svim objektima, UAS-ovima, dokumentima, evidencijama, podacima, postupcima i drugim materijalima bitnima za njegovu aktivnost obuhvaćenima certifikacijom, odobrenjem za rad ili izjavom o radu, bez obzira na to je li njegova aktivnost ugovorena ili podugovorena s drugom organizacijom.

—

Dodatak 1.

za standardne scenarije obuhvaćene izjavom

II.

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/945

od 12. ožujka 2019.

o sustavima bespilotnih zrakoplova i o operatorima sustava bespilotnih zrakoplova iz trećih zemalja

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 ⁽¹⁾, a posebno njezine članke 58. i 61.,

budući da:

- (1) Sustavi bespilotnih zrakoplova (UAS) čiji rad predstavlja najniže rizike i koji pripadaju „otvorenoj kategoriji” ne bi trebali podlijegati klasičnom postupku usklađivanja sa zakonodavstvom u području zrakoplovstva. Za takve UAS-ove trebalo bi koristiti mogućnost uspostavljanja usklađenog zakonodavstva Zajednice iz članka 56. stavka 6. Uredbe (EU) 2018/1139. Stoga je potrebno utvrditi zahtjeve kojima se uklanjanju rizici koji proizlaze iz rada takvih UAS-ova, uz potpuno uzimanje u obzir drugog primjenjivog zakonodavstva Unije o usklađivanju.
- (2) Ti zahtjevi trebali bi obuhvaćati bitne zahtjeve predviđene člankom 55. Uredbe (EU) 2018/1139, posebno u pogledu posebnih karakteristika i funkcionalnosti potrebnih za ublažavanje rizika koji se odnose na sigurnost leta, privatnost i zaštitu osobnih podataka, sigurnost ili okoliš, a koji proizlaze iz rada tih UAS-ova.
- (3) Kada proizvođači na tržište stavljaju UAS s namjerom da ga stave na raspolaganje za rad u okviru „otvorene kategorije” i u skladu s tim na njega stave identifikacijsku oznaku njegove klase, trebali bi osigurati usklađenost UAS-a sa zahtjevima te klase.
- (4) S obzirom na dobru sigurnost modela zrakoplova koji su već na raspolaganju na tržištu, primjereno je uvesti klasu UAS-a C4 koja ne bi trebala biti podložna nerazmjernim tehničkim zahtjevima, s obzirom da je namijenjena operatorima modela zrakoplova.
- (5) Ova bi se Uredba trebala primjenjivati i na UAS-ove koji se smatraju igračkama u smislu Direktive br. 2009/48/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾. Takvi UAS-ovi trebali bi biti u skladu i s Direktivom 2009/48/EZ. Taj zahtjev za usklađenost trebao bi se uzeti u obzir pri utvrđivanju dodatnih sigurnosnih zahtjeva na temelju ove Uredbe.
- (6) UAS-ovi koji nisu igračke u smislu Direktive 2009/48/EZ trebali bi biti u skladu s odgovarajućim bitnim zdravstvenim i sigurnosnim zahtjevima iz Direktive 2006/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾ u mjeri u kojoj se ta direktiva na njih primjenjuje i u kojoj ti zdravstveni i sigurnosni zahtjevi nisu neodvojivo povezani sa sigurnošću leta UAS-a. Ako su ti zdravstveni i sigurnosni zahtjevi neodvojivo povezani sa sigurnošću leta, trebala bi se primjenjivati samo ova Uredba.

⁽¹⁾ SL L 212, 22.8.2018., str. 1.

⁽²⁾ Direktiva 2009/48/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o sigurnosti igračaka (SL L 170, 30.6.2009., str. 1.).

⁽³⁾ Direktiva 2006/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. svibnja 2006. o strojevima o izmjeni Direktive 95/16/EZ (SL L 157, 9.6.2006., str. 24.).

- (7) Direktiva 2014/30/EU ⁽⁴⁾ i Direktiva 2014/53/EU ⁽⁵⁾ Europskog parlamenta i Vijeća ne bi se trebale primjenjivati na bespilotne zrakoplove koji podliježu certifikaciji u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139 i isključivo su namijenjeni za upotrebu u zraku i predviđeni za rad na frekvencijama koje su dodijeljene Radijskim propisima Međunarodne telekomunikacijske unije za potrebe zaštićene upotrebe u zrakoplovstvu.
- (8) Direktiva 2014/53/EU trebala bi se primjenjivati na bespilotne zrakoplove koji ne podliježu certifikaciji niti su predviđeni za rad isključivo na frekvencijama koje su dodijeljene Radijskim propisima Međunarodne telekomunikacijske unije za potrebe zaštićene upotrebe u zrakoplovstvu, a namjerno odašilju i/ili primaju elektromagnetske valove u svrhu radijske komunikacije i/ili radiodeterminacije na frekvencijama nižima od 3 000 GHz.
- (9) Direktiva 2014/30/EU trebala bi se primjenjivati na bespilotne zrakoplove koji ne podliježu certifikaciji niti su predviđeni za rad isključivo na frekvencijama koje su dodijeljene Radijskim propisima Međunarodne telekomunikacijske unije za potrebe zaštićene upotrebe u zrakoplovstvu, a nisu obuhvaćeni područjem primjene Direktive 2014/53/EU.
- (10) Odlukom br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁶⁾ utvrđuju se zajednička načela i horizontalne odredbe koje se primjenjuju pri stavljanju na tržište proizvoda obuhvaćenih relevantnim sektorskim zakonodavstvom. Kako bi se osigurala usklađenost s ostalim sektorskim propisima o proizvodima, odredbe o stavljanju na tržište UAS-ova namijenjenih za rad u „otvorenoj kategoriji” trebalo bi uskladiti s okvirom utvrđenim Odlukom 768/2008/EZ.
- (11) Direktiva 2001/95/EZ ⁽⁷⁾ primjenjuje se na sigurnosne rizike UAS-ova u onoj mjeri u kojoj u pravilima prava Unije kojima se uređuje sigurnost dotičnih proizvoda nema posebnih odredbi koje imaju isti cilj.
- (12) Ova bi se Uredba trebala primjenjivati na sve oblike nabave, uključujući prodaju na daljinu.
- (13) Države članice trebale bi poduzeti sve potrebne korake kako bi osigurale da se UAS-ovi namijenjeni za rad u „otvorenoj kategoriji” mogu staviti na raspolaganje na tržištu i pustiti u uporabu samo ako pri uobičajenoj uporabi ne ugrožavaju zdravlje i sigurnost ljudi, domaćih životinja ili imovine.
- (14) Kako bi se za građane osigurala visoka razina zaštite okoliša, potrebno je u najvećoj mogućoj mjeri ograničiti emisije buke. Ograničenja zvučne snage za UAS-ove namijenjene za rad u „otvorenoj kategoriji” mogu se preispitati na kraju prijelaznih razdoblja kako je definirano u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/947 ⁽⁸⁾.
- (15) Posebnu bi pozornost trebalo posvetiti osiguranju usklađenosti proizvoda u kontekstu povećanja elektroničke trgovine. U tu bi svrhu trebalo poticati države članice da surađuju s nadležnim tijelima u trećim zemljama i da rade na suradnji između tijela za nadzor tržišta i carinskih tijela. Tijela za nadzor tržišta trebala bi, gdje je to moguće, slijediti postupke „obavješćivanja i djelovanja” i uspostaviti suradnju sa svojim nacionalnim tijelima nadležnima za provedbu Direktive 2000/31/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁹⁾. Trebala bi uspostaviti bliske kontakte, omogućujući time brz odgovor, s ključnim posrednicima koji pružaju usluge smještaja na poslužitelju za proizvode koji se prodaju na internetu.
- (16) Kako bi se osigurala visoka razina zaštite javnih interesa, kao što je zdravstvena sigurnost, te kako bi se zajamčilo pošteno tržišno natjecanje na tržištu Unije, gospodarski subjekti trebali bi biti odgovorni za usklađenost UAS-ova namijenjenih za rad u „otvorenoj kategoriji” sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi, s obzirom na njihovu ulogu u opskrbnom i distribucijskom lancu. Stoga treba predvidjeti jasnu i razmjernu podjelu obveza koje odgovaraju ulozi svakoga gospodarskog subjekta u opskrbnom i distribucijskom lancu.

⁽⁴⁾ Direktiva 2014/30/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na elektromagnetsku kompatibilnost (SL L 96, 29.3.2014., str. 79.).

⁽⁵⁾ Direktiva 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o usklađivanju zakonodavstava država članica o stavljanju na raspolaganje radijske opreme na tržištu i stavljanju izvan snage Direktive 1999/5/EZ (SL L 153, 22.5.2014., str. 62.).

⁽⁶⁾ Odluka br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o zajedničkom okviru za stavljanje na tržište proizvoda i o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 93/465/EEZ (SL L 218, 13.8.2008., str. 82.).

⁽⁷⁾ Direktiva 2001/95/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 3. prosinca 2001. o općoj sigurnosti proizvoda (SL L 11, 15.1.2002., str. 4.).

⁽⁸⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/947 od 24. svibnja 2019. o utvrđivanju pravila i postupaka za rad bespilotnih zrakoplova (vidjeti stranicu 45. ovoga Službenog lista)

⁽⁹⁾ Direktiva 2000/31/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 8. lipnja 2000. o određenim pravnim aspektima usluga informacijskog društva na unutarnjem tržištu, posebno elektroničke trgovine (Direktiva o elektroničkoj trgovini) (SL L 178, 17.7.2000., str. 1.).

- (17) Kako bi se olakšalo komuniciranje između gospodarskih subjekata, nacionalnih tijela za nadzor tržišta i potrošača, gospodarski subjekti koji dobavljaju ili distribuiraju UAS-ove namijenjene za rad u „otvorenoj kategoriji” trebali bi uz poštansku adresu navesti i adresu svojih internetskih stranica.
- (18) S obzirom na to da detaljno poznaje postupak projektiranja i proizvodnje, proizvođač je najprimjereniji za provedbu postupka ocjenjivanja sukladnosti UAS-ova namijenjenih za rad u „otvorenoj kategoriji”. Stoga bi ocjenjivanje sukladnosti trebalo ostati isključivo obveza proizvođača.
- (19) Ova bi se Uredba trebala primjenjivati na sve UAS-ove namijenjene za rad u „otvorenoj kategoriji” koji su novi na tržištu Unije, bilo da je riječ o novom UAS-u koji je izradio proizvođač s poslovnim nastanom u Uniji ili o novom ili rabljenom UAS-u uvezenom iz treće zemlje.
- (20) Ako su UAS-ovi iz trećih zemalja koji ulaze na tržište Unije namijenjeni za rad u „otvorenoj kategoriji”, za takve je UAS-ove potrebno osigurati da budu usklađeni sa zahtjevima ove Uredbe. Posebno bi trebalo osigurati da proizvođači provode odgovarajuće postupke ocjenjivanja sukladnosti. Stoga bi trebalo odrediti da uvoznici osiguraju da su UAS-ovi koje stavljaju na tržište u skladu sa zahtjevima ove Uredbe i da ne stavljaju na tržište UAS-ove koji nisu u skladu s tim zahtjevima ili predstavljaju rizik. Također bi trebalo propisati da uvoznici osiguraju provedbu postupka ocjenjivanja sukladnosti te da su oznaka CE i tehnička dokumentacija koju su proizvođači pripremili dostupne za inspekciju nadležnih nacionalnih tijela.
- (21) Distributer koji na raspolaganje na tržištu stavlja UAS namijenjen radu u „otvorenoj kategoriji” trebao bi postupati s dužnom pažnjom kako bi osigurao da njegovo postupanje s proizvodom ne utječe negativno na usklađenost proizvoda. I od uvoznika i od distributera očekuje se dužna pažnja pri postupanju u vezi sa zahtjevima koji se primjenjuju na stavljanje proizvoda na tržište ili njegovo stavljanje na raspolaganje na tržištu.
- (22) Pri stavljanju na tržište UAS-a namijenjenog za rad u „otvorenoj kategoriji” svaki bi uvoznik na UAS-u trebao navesti svoje ime, registrirano trgovačko ime ili registrirani zaštitni znak i adresu putem koje mu se može obratiti. Trebalo bi predvidjeti iznimke za slučajeve u kojima veličina UAS-a to ne dopušta. To uključuje slučajeve kada bi uvoznik morao otvoriti ambalažu da bi na UAS stavio svoje ime i adresu.
- (23) Svaki gospodarski subjekt koji na tržište pod svojim imenom ili zaštitnim znakom stavlja UAS namijenjen za rad u „otvorenoj” kategoriji, odnosno koji UAS mijenja tako da to može utjecati na usklađenost s primjenjivim zahtjevima, treba se smatrati proizvođačem, zbog čega bi trebao preuzeti obveze proizvođača.
- (24) Budući da su blizu tržišta, distributeri i uvoznici trebali bi biti uključeni u zadaće nadzora tržišta koje provode nadležna nacionalna tijela i pripremljeni za aktivno sudjelovanje te navedenim tijelima dostavljati sve potrebne informacije u vezi s UAS-om namijenjenim za rad u „otvorenoj kategoriji”.
- (25) Osiguranje sljedivosti UAS-a namijenjenog za rad u „otvorenoj kategoriji” u cijelom opskrbnom lancu pridonosi pojednostavnjenju i povećanju učinkovitosti nadzora nad tržištem. Učinkovit sustav sljedivosti tijelima za nadzor tržišta olakšava otkriti gospodarske subjekte koji na raspolaganje na tržištu stave neusklađen UAS.
- (26) Ova bi se Uredba trebala ograničiti na utvrđivanje bitnih zahtjeva. Kako bi se lakše utvrdilo je li UAS namijenjen za rad u „otvorenoj kategoriji” sukladan s tim zahtjevima, potrebno je utvrditi pretpostavku sukladnosti proizvoda koji su sukladni s usklađenim normama donesenima u skladu s Uredbom (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁰⁾ u svrhu određivanja detaljnih tehničkih specifikacija navedenih zahtjeva.
- (27) Bitne bi zahtjeve primjenjive na UAS namijenjen za rad u „otvorenoj kategoriji” trebalo formulirati dovoljno precizno kako bi se njima stvorile pravno obvezujuće obveze. Trebalo bi ih formulirati tako da, čak i u slučaju odsutnosti usklađenih normi ili ako proizvođač odluči ne primijeniti usklađenu normu, omogućuju ocjenjivanje sukladnosti.

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 316, 14.11.2012., str. 12.).

- (28) Uredbom (EU) br. 1025/2012 predviđa se postupak za prigovore na usklađene norme kada te norme ne udovoljavaju u potpunosti zahtjevima zakonodavstva o usklađivanju iz ove Uredbe primjenjivog na UAS namijenjen za rad u „otvorenoj kategoriji”. Taj bi se postupak trebao primjenjivati prema potrebi u odnosu na norme koje su objavljene u Službenom listu kao pretpostavka usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi.
- (29) Kako bi se gospodarskim subjektima omogućilo da dokažu, a nadležnim tijelima da osiguraju da su UAS-ovi namijeni za rad u „otvorenoj kategoriji” koji su stavljani na raspolaganje na tržištu usklađeni s bitnim zahtjevima, potrebno je utvrditi postupke ocjenjivanja sukladnosti. Odlukom br. 768/2008/EZ uspostavljaju se moduli za postupke ocjenjivanja sukladnosti, koji uključuju postupke od najmanje strogoga do najstrožega, razmjerno razini uključenog rizika i razini potrebne sigurnosti. Da bi se osigurala međusektorska usklađenost i izbjegle *ad hoc* varijante ocjenjivanja sukladnosti, postupke ocjenjivanja sukladnosti trebalo bi izabrati među navedenim modulima.
- (30) Tijela za nadzor tržišta i operatori UAS-ova trebali bi imati jednostavan pristup EU izvaji o sukladnosti. Kako bi se ispunio taj zahtjev, proizvođači bi trebali osigurati da je uz svaki UAS koji je namijenjen za rad u „otvorenoj kategoriji” priložen primjerak EU izvaji o sukladnosti ili internetska adresa na kojoj se može pristupiti EU izvaji o sukladnosti.
- (31) Kako bi se osigurao djelotvoran pristup informacijama za potrebe nadzora tržišta, sve informacije potrebne za prepoznavanje svih primjenjivih akata Unije o UAS-ovima namijenjenima za rad u „otvorenoj kategoriji” trebale bi biti dostupne u jedinstvenoj EU izvaji o sukladnosti. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje za gospodarske subjekte, trebalo bi biti omogućeno da ta jedinstvena EU izvaji o sukladnosti bude dokumentacija koju čine odgovarajuće pojedinačne izvaji o sukladnosti.
- (32) Oznaka CE kojom se označava sukladnost proizvoda vidljiv je rezultat cijelog postupka ocjenjivanja sukladnosti u širem smislu. Opća načela stavljanja oznake CE utvrđena su Uredbom (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾. Pravila kojima se uređuje stavljanje oznake CE na UAS-ove namijenjene za rad u „otvorenoj kategoriji” trebala bi biti navedena u ovoj Uredbi.
- (33) Neke klase UAS-ova namijenjenih za rad u „otvorenoj kategoriji” obuhvaćene ovom Uredbom zahtijevaju intervenciju tijela za ocjenjivanje sukladnosti. Države članice o njima bi trebale obavijestiti Komisiju.
- (34) Potrebno je u cijeloj Uniji osigurati jednoliku visoku razinu učinkovitosti tijela koja provode ocjenjivanje sukladnosti UAS-ova namijenjenih za rad u „otvorenoj kategoriji” te da sva takva tijela obavljaju svoje funkcije na istoj razini i pod uvjetima poštenog tržišnog natjecanja. Zbog toga bi trebalo utvrditi obvezne zahtjeve za tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja žele biti prijavljena kako bi pružala usluge ocjenjivanja sukladnosti.
- (35) Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dokaže da je UAS namijenjen za rad u „otvorenoj kategoriji” sukladan s kriterijima utvrđenima usklađenim normama, trebalo bi pretpostaviti i da je u skladu s odgovarajućim zahtjevima utvrđenima ovom Uredbom.
- (36) Da bi se osigurala jedinstvena razina kvalitete pri ocjenjivanju sukladnosti, treba i utvrditi zahtjeve za tijela koja provode prijavljivanje i ostala tijela uključena u ocjenjivanje, prijavljivanje i praćenje prijavljenih tijela.
- (37) Uredbom (EZ) br. 765/2008 utvrđuju se pravila za akreditaciju tijela za ocjenjivanje sukladnosti, postavlja okvir za nadzor nad tržištem proizvoda i kontrolu proizvoda iz trećih zemalja te se utvrđuju opća načela stavljanja oznake CE. Sustav utvrđen ovom Uredbom trebalo bi dopuniti sustavom akreditacije predviđenim Uredbom (EZ) br. 765/2008.
- (38) Javna nacionalna tijela trebala bi u cijeloj Uniji za dokazivanje tehničke stručnosti tijela za ocjenjivanje sukladnosti prednost davati transparentnoj akreditaciji predviđenoj Uredbom (EZ) br. 765/2008, kojom se osigurava potrebna razina povjerenja u potvrde o sukladnosti.

⁽¹⁾ Uredba (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (SL L 218, 13.8.2008., str. 30.).

- (39) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti često podugovaraju dio svojih djelatnosti u vezi s ocjenjivanjem sukladnosti ili ih prenose na društvo kćer. Kako bi za UAS-ove namijenjene za rad u „otvorenoj kategoriji” koji se stavljaju na tržište Unije razina zaštite bila postojana, bitno je da podizvođači i društva kćeri zaduženi za ocjenjivanje sukladnosti ispunjavaju iste zahtjeve kao prijavljena tijela u vezi s izvršavanjem zadaća ocjenjivanja sukladnosti. Stoga je važno da se ocjenjivanjem stručnosti i rada tijela koja će biti prijavljena te praćenjem već prijavljenih tijela obuhvaćaju i djelatnosti koje provode podizvođači i društva kćeri.
- (40) Treba povećati učinkovitost i transparentnost postupka prijavljivanja, a osobito ga treba prilagoditi novim tehnologijama kako bi se omogućilo prijavljivanje internetom.
- (41) Budući da prijavljena tijela mogu nuditi svoje usluge u cijeloj Uniji, trebalo bi dati mogućnost ostalim državama članicama i Komisiji da izraze svoje prigovore u pogledu pojedinog prijavljenog tijela. Stoga je, prije nego što tijela za ocjenjivanje sukladnosti započnu raditi kao prijavljena tijela, bitno predvidjeti razdoblje u kojem se mogu razjasniti sve sumnje ili nedoumice u pogledu njihove stručnosti.
- (42) U interesu tržišnog natjecanja ključno je da prijavljena tijela primjenjuju postupke ocjenjivanja sukladnosti bez nepotrebnog administrativnog opterećivanja gospodarskih subjekata. Zbog istog razloga i radi osiguravanja jednakog postupanja prema gospodarskim subjektima treba osigurati dosljednost tehničke primjene postupaka ocjenjivanja sukladnosti. To se može postići primjerenom koordinacijom i suradnjom prijavljenih tijela.
- (43) Zainteresirane strane trebale bi imati pravo žalbe na rezultate ocjene sukladnosti koju je provelo prijavljeno tijelo. Važno je osigurati mogućnost žalbenog postupka protiv svih odluka prijavljenih tijela.
- (44) Proizvođači bi trebali poduzeti sve odgovarajuće mjere kojima se osigurava da se UAS-ovi namijenjeni za rad u „otvorenoj kategoriji” mogu staviti na tržište samo ako ne ugrožavaju zdravlje ili sigurnost osoba kad se pravilno ili pod uvjetima koji se mogu predvidjeti u razumnim okvirima pohranjuju i koriste za predviđenu namjenu. UAS-ovi namijenjeni za rad u „otvorenoj kategoriji” trebali bi se smatrati neusklađenima s bitnim zahtjevima iz ove Uredbe samo u uvjetima korištenja koji se mogu predvidjeti u razumnim okvirima, tj. kad takvo korištenje može proizaći iz zakonitog i lako predvidljivog ljudskog ponašanja.
- (45) Kako bi se zajamčila pravna sigurnost, potrebno je pojasniti da se pravila utvrđena Uredbom (EZ) br. 765/2008 o nadzoru tržišta Unije i kontroli proizvoda koji ulaze na tržište Unije, uključujući odredbe o razmjeni informacija putem Sustava brzog uzbunjivanja (RAPEX), primjenjuju na UAS-ove namijenjene za rad u „otvorenoj kategoriji”. Ova Uredba ne bi trebala onemogućiti države članice da odaberu nadležna tijela za provođenje tih zadaća. Kako bi se ova Uredba mogla neometano početi provoditi, potrebno je osigurati odgovarajuće prijelazne mjere.
- (46) Certifikaciji bi trebali podlijegati u radu najrizičniji UAS-ovi. Stoga bi se u Uredbi trebali definirati uvjeti u kojima bi projektiranje, proizvodnja i održavanje UAS-ova trebali podlijegati certifikaciji. Ti su uvjeti povezani s većim rizikom ozljeđivanja trećih osoba u slučaju nesreća pa bi certifikacija trebala biti obvezna za UAS-ove za prijevoz ljudi, za prijevoz opasne robe, ali i za sve UAS-ove čija je bilo koja dimenzija veća od 3 m, a let predviđen iznad mnoštva ljudi. S druge strane, certifikacija UAS-ova namijenjenih za rad u „posebnoj kategoriji” kako je definirano u Provedbenoj uredbi (EU) 2019/947 trebala bi biti obvezna ako nakon procjene rizika nadležno tijelo izda odobrenje za rad navodeći da se rizik rada ne može prikladno smanjiti ako se UAS ne certificira.
- (47) UAS-ovi koji su stavljeni na tržište, a namijenjeni su za rad u „otvorenoj kategoriji” i nose identifikacijsku oznaku klase trebali bi, ako se upotrebljavaju izvan „otvorene” kategorije operacija, biti usklađeni sa zahtjevima za certifikaciju UAS-ova koji su namijenjeni za rad u „posebnoj kategoriji” ili „certificiranoj kategoriji”.
- (48) Operatori UAS-ova čije je glavno mjesto poslovanja, poslovni nastan ili boravište u trećoj zemlji, a operacije UAS-ova provode u jedinstvenom europskom zračnom prostoru, trebali bi podlijegati ovoj Uredbi.

- (49) Mjere predviđene ovom Uredbom temelje se na Mišljenju br. 01/2018 ⁽¹²⁾ Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA) u skladu s člankom 65. Uredbe (EU) 2018/1139,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

Opće odredbe

Članak 1.

Predmet

1. Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi za projektiranje i proizvodnju sustava bespilotnih zrakoplova („UAS“) namijenjenih za rad prema pravilima i uvjetima iz Provedbene uredbe (EU) 2019/947 te projektiranje i proizvodnju dodatka za daljinsku identifikaciju. Utvrđuje se i za koje bi vrste UAS-ova projektiranje, proizvodnja i održavanje trebali podlijegati certifikaciji.
2. Utvrđuju se i pravila za stavljanje UAS-ova namijenjenih za rad u „otvorenoj kategoriji“ i dodatka za daljinsku identifikaciju na raspolaganje na tržištu i za njihovo slobodno kretanje u Uniji.
3. Ovom Uredbom utvrđuju se i pravila za operatore UAS-ova iz trećih zemalja kada na jedinstvenom europskom nebu obavljaju operacije UAS-a u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2019/947.

Članak 2.

Područje primjene

1. Poglavlje II. ove Uredbe primjenjuje se na sljedeće proizvode:
 - (a) UAS-ove koji su namijenjeni za rad u skladu s pravilima i uvjetima koji se primjenjuju na „otvorenu kategoriju“ operacija UAS-a u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2019/947, osim privatno izgrađenih UAS-ova, i koji nose identifikacijsku oznaku klase kako je navedeno u dijelovima od 1. do 5. Priloga ovoj Uredbi u kojima se navodi kojoj od pet klasa UAS-ova iz Provedbene uredbe (EU) 2019/947 pripadaju;
 - (b) dodatke za daljinsku identifikaciju iz dijela 6. Priloga ovoj Uredbi.
2. Poglavlje III. ove Uredbe primjenjuje se na UAS-ove čiji je rad propisan pravilima i uvjetima primjenjivima na „certificiranu kategoriju“ i „posebnu kategoriju“ operacija UAS-a u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2019/947.
3. Ako se operacije UAS-a provode u Uniji, poglavlje IV. ove Uredbe primjenjuje se i na operatore UAS-ova čije je glavno mjesto poslovanja, poslovni nastan ili boravište u trećoj zemlji.
4. Ova se Uredba ne primjenjuje na UAS-ove namijenjene isključivo radu u zatvorenim prostorima.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „bepilotni zrakoplov“ (UA) znači svaki zrakoplov koji samostalno izvodi operacije ili je projektiran da samostalno izvodi operacije ili da se njime upravlja na daljinu bez pilota u zrakoplovu;
- (2) „oprema za daljinsko upravljanje bespilotnim zrakoplovom“ znači, izuzev dijela, svaki instrument, oprema, mehanizam, uređaj, pribor, softver ili dodatna oprema koji su potrebni za siguran rad bespilotnog zrakoplova, a koji se ne nalaze u tom bespilotnom zrakoplovu;
- (3) „sustav bespilotnog zrakoplova“ (UAS) znači bespilotni zrakoplov i oprema za daljinsko upravljanje njime;
- (4) „operator sustava bespilotnog zrakoplova“ („operator UAS-a“) znači svaka pravna ili fizička osoba koja upravlja ili namjerava upravljati jednim UAS-om ili više njih;

⁽¹²⁾ Mišljenje EASA-e br. 01/2018 „Uvođenje regulatornog okvira za rad sustava bespilotnih zrakoplova u „otvorenoj kategoriji“ i „posebnim kategorijama“ (RMT.0230), dostupno na <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

- (5) „otvorena kategorija” znači kategorija operacija UAS-a definirana u članku 4. Provedbene uredbe (EU) 2019/947;
- (6) „posebna kategorija” znači kategorija operacija UAS-a definirana u članku 5. Provedbene uredbe (EU) 2019/947;
- (7) „certificirana kategorija” znači kategorija operacija UAS-a definirana u članku 6. Provedbene uredbe (EU) 2019/947;
- (8) „zakonodavstvo Unije o usklađivanju” znači svako zakonodavstvo Unije kojim se usklađuju uvjeti za stavljanje proizvoda na tržište;
- (9) „akreditacija” znači akreditacija kako je definirana u članku 2. stavku 10. Uredbe (EZ) br. 765/2008;
- (10) „ocjenjivanje sukladnosti” znači postupak kojim se pokazuje jesu li ispunjeni određeni zahtjevi koji se odnose na proizvod;
- (11) „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti” znači tijelo koje obavlja djelatnosti ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, certifikaciju i inspekciju;
- (12) „oznaka CE” znači oznaka kojom proizvođač označuje da je proizvod sukladan s primjenjivim zahtjevima utvrđenima zakonodavstvom Unije o usklađivanju koje propisuje njezino stavljanje;
- (13) „proizvođač” znači svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi proizvod ili ima dizajniran ili proizveden proizvod i trguje njime pod svojim imenom ili zaštitnim znakom;
- (14) „ovlašteni zastupnik” znači svaka fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u Uniji koju je proizvođač pisanim putem ovlastio da u njegovo ime obavlja određene zadaće;
- (15) „uvoznik” znači svaka fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u Uniji koja na tržište Unije stavlja proizvod iz treće zemlje;
- (16) „distributer” znači svaka fizička ili pravna osoba u opskrbnom lancu koja nije proizvođač ni uvoznik, a stavlja proizvod na raspolaganje na tržištu;
- (17) „gospodarski subjekti” znači proizvođač, ovlašteni zastupnik proizvođača, uvoznik i distributer UAS-a;
- (18) „stavljanje na raspolaganje na tržištu” znači svaka isporuka proizvoda za distribuciju, potrošnju ili upotrebu na tržištu Unije u okviru trgovačke djelatnosti, s plaćanjem ili bez plaćanja;
- (19) „stavljanje na tržište” znači prvo stavljanje proizvoda na raspolaganje na tržištu Unije;
- (20) „usklađena norma” znači usklađena norma kako je utvrđeno u članku 2. stavku 1. točki (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012;
- (21) „tehnička specifikacija” znači dokument kojim se propisuju tehnički zahtjevi koje proizvod, postupak ili usluga mora ispuniti;
- (22) „privatno izrađen UAS” znači UAS sastavljen ili proizveden za upotrebu za vlastite potrebe izrađivača, ne uključujući UAS sastavljen od skupine dijelova koje je proizvođač stavio na tržište kao komplet spreman za montažu;
- (23) „tijelo za nadzor tržišta” znači tijelo države članice odgovorno za provođenje nadzora tržišta na njezinom državnom području;
- (24) „opoziv” znači svaka mjera čiji je cilj postići povrat proizvoda koji je već bio stavljen na raspolaganje krajnjem korisniku;
- (25) „povlačenje” znači svaka mjera usmjerena na to da se spriječi da proizvod u opskrbnom lancu bude stavljen na raspolaganje na tržištu;
- (26) „zračni prostor jedinstvenog europskog neba” znači zračni prostor iznad područja na kojem se primjenjuju Ugovori te svaki drugi zračni prostor u kojem države članice primjenjuju Uredbu (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹³⁾ u skladu s člankom 1. stavkom 3. te uredbe;

⁽¹³⁾ Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (SL L 96, 31.3.2004., str. 20).

- (27) „udaljeni pilot” znači fizička osoba odgovorna za sigurno upravljanje letom bespilotnog zrakoplova koja upravlja njegovim komandama leta, bilo ručno ili, kada bespilotni zrakoplov leti na automatiziran način, praćenjem njegova pravca letenja uz mogućnost intervencije i promjene pravca u svakom trenutku;
- (28) „najveća dopuštena masa pri polijetanju” (MTOM) znači maksimalna masa bespilotnog zrakoplova, uključujući korisni teret i gorivo, prema definiciji proizvođača ili izrađivača, na kojoj je izvršavanje operacija bespilotnog zrakoplova moguće;
- (29) „korisni teret” znači svaki instrument, mehanizam, oprema, dio, uređaj, pribor ili dodatna oprema, uključujući komunikacijsku opremu, koji je ugrađen u zrakoplov ili povezan s njim, ne upotrebljava se niti se namjerava koristiti za upravljanje zrakoplovom ili nadzor nad njime tijekom leta te nije dio konstrukcije zrakoplova, motora ili propelera;
- (30) „način rada „slijedi me”” znači način rada UAS-a pri kojem bespilotni zrakoplov stalno unutar unaprijed utvrđenog polumjera slijedi udaljenog pilota;
- (31) „izravna daljinska identifikacija” znači sustav koji osigurava lokalno odašiljanje informacija o aktivnom bespilotnom zrakoplovu, uključujući njegovu oznaku, kako bi se te informacije mogle doznati bez fizičkog pristupa bespilotnom zrakoplovu;
- (32) „geoinformiranje” znači funkcija koja na temelju podataka koje su dostavile države članice otkriva moguće kršenje ograničenja zračnog prostora i na to upozorava udaljene pilote kako bi odmah mogli poduzeti djelotvorne mjere za sprečavanje tog kršenja;
- (33) „razina zvučne snage L_{WA} ” znači A-ponderirana razina zvučne snage u dB u odnosu na 1 pW prema definiciji iz norme EN ISO 3744:2010;
- (34) „izmjerena razina zvučne snage” znači razina zvučne snage utvrđena mjerenjima utvrđenima u dijelu 13. Priloga; izmjerene se vrijednosti za vrstu opreme utvrđuju na temelju jednog primjerka bespilotnog zrakoplova ili na temelju prosjeka više bespilotnih zrakoplova;
- (35) „zajamčena razina zvučne snage” znači razina zvučne snage utvrđena u skladu sa zahtjevima iz dijela 13. Priloga koja uključuje nesigurnosti zbog odstupanja u proizvodnji i postupaka mjerenja, a za koju proizvođač ili ovlašteni zastupnik s poslovnim nastanom u Zajednici potvrđuje da, prema upotrijebljenim tehničkim instrumentima navedenima u tehničkoj dokumentaciji, nije premašena;
- (36) „lebdjenje” znači zadržavanje istog geografskog položaja u zraku;
- (37) „mnoštvo ljudi” znači da je na danom prostoru ljudi toliko da im je nemoguće udaljiti se.

POGLAVLJE II.

UAS-ovi namijenjeni za rad u „otvorenoj kategoriji” i dodaci za daljinsku identifikaciju

ODJELJAK 1.

Zahtjevi za proizvode

Članak 4.

Zahtjevi

1. Proizvodi iz članka 2. stavka 1. moraju ispunjavati zahtjeve iz dijelova od 1. do 6. Priloga.
2. UAS-ovi koji nisu igračke u smislu Direktive 2009/48/EZ moraju biti u skladu s odgovarajućim zdravstvenim i sigurnosnim zahtjevima iz Direktive 2006/42/EZ samo u pogledu rizika koji nisu povezani sa sigurnošću leta bespilotnog zrakoplova.
3. Softver proizvoda koji su već stavljeni na raspolaganje na tržištu smije se ažurirati samo ako to ne utječe na usklađenost proizvoda.

Članak 5.

Stavljanje proizvoda na raspolaganje i njihovo slobodno kretanje na tržištu

1. Proizvodi se smiju staviti na raspolaganje na tržištu samo ako zadovoljavaju zahtjeve ovog poglavlja i ne ugrožavaju zdravlje ili sigurnost osoba, životinja ili imovine.

2. Države članice ne zabranjuju, ograničavaju ni sprečavaju, kad je riječ o aspektima obuhvaćenima ovim poglavljem, stavljanje na raspolaganje na tržištu proizvoda koji su u skladu s ovim poglavljem.

ODJELJAK 2.

Obveze gospodarskih subjekata

Članak 6.

Obveze proizvođača

1. Prilikom stavljanja svojih proizvoda na tržište Unije proizvođači osiguravaju da je njihov proizvod projektiran i proizveden u skladu sa zahtjevima utvrđenima u dijelovima od 1. do 6. Priloga.

2. Proizvođači sastavljaju tehničku dokumentaciju iz članka 17. te provode ili eksternaliziraju provođenje relevantnog postupka ocjenjivanja sukladnosti iz članka 13.

Ako je tim postupkom ocjenjivanja sukladnosti dokazana usklađenost proizvoda sa zahtjevima iz dijelova od 1. do 6. Priloga, proizvođači sastavljaju EU izjavu o sukladnosti i stavljaju oznaku CE.

3. Proizvođači čuvaju tehničku dokumentaciju i EU izjavu o sukladnosti deset godina nakon što je proizvod stavljen na tržište.

4. Proizvođači osiguravaju da su uspostavljeni postupci kojima je cilj održati sukladnost proizvodne serije s ovim poglavljem. Potrebno je na odgovarajući način uzeti u obzir promjene u konstrukciji, karakteristikama ili softveru proizvoda, kao i promjene u usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama na temelju kojih je dana izjava o tome da je proizvod sukladan.

Kada se to smatra prikladnim s obzirom na rizike koje predstavlja proizvod, proizvođač je, kako bi se zaštitili zdravlje i sigurnost potrošača, dužan provesti ispitivanje uzoraka proizvoda koji se stavljaju na tržište, istražiti pritužbe i prema potrebi voditi knjigu pritužbi o nesukladnim proizvodima i opozvanim proizvodima, te o svakom takvom praćenju obavijestiti distributere.

5. Proizvođači UAS-ova osiguravaju da bespilotni zrakoplov bude označen tipom u smislu Odluke 768/2008/EZ i nosi jedinstveni serijski broj koji omogućuje njegovu identifikaciju te, ako je primjenjivo, da bude u skladu sa zahtjevima definiranim u odgovarajućim dijelovima od 2. do 4. Priloga. Proizvođači dodataka za daljinsku identifikaciju osiguravaju da ti dodaci budu označeni tipom i nose jedinstveni serijski broj koji omogućuje njihovu identifikaciju te da budu u skladu sa zahtjevima definiranim u dijelu 6. Priloga. Proizvođači u oba slučaja osiguravaju da je jedinstveni serijski broj vidljiv na EU izjavi o sukladnosti ili pojednostavnjenoj EU izjavi o sukladnosti iz članka 14.

6. Proizvođači na proizvodu navode svoje ime, registrirano trgovačko ime ili registrirani zaštitni znak, adresu internetskih stranica i poštansku adresu putem kojih je moguće obratiti im se ili, ako to nije moguće, to navode na ambalaži ili u popratnom dokumentu uz proizvod. Adresa označava jedinstveno mjesto na kojem je moguće stupiti u kontakt s proizvođačem. Podaci za kontakt moraju biti na jeziku koji krajnji korisnici i tijela za nadzor tržišta bez poteškoća razumiju.

7. Proizvođači osiguravaju da su na jeziku koji bez poteškoća razumiju potrošači i ostali krajnji korisnici, a koji određuje predmetna država članica, uz proizvod priloženi priručnik i informativna obavijest iz dijelova od 1. do 6. Priloga. Takav priručnik i informativna obavijest te svako označivanje moraju biti jasni, razumljivi i čitljivi.

8. Proizvođači osiguravaju da je svakom proizvodu priložen primjerak EU izjave o sukladnosti ili pojednostavnjena EU izjava o sukladnosti. Ako je priložena pojednostavnjena EU izjava o sukladnosti, u njoj se navodi točna internetska adresa na kojoj se može naći cjeloviti tekst EU izjave o sukladnosti.

9. Proizvođači koji smatraju ili imaju razloga vjerovati da proizvodi koje su stavili na tržište nisu u skladu s ovim poglavljem odmah poduzimaju sve korektivne mjere potrebne kako bi, prema potrebi, navedeni proizvod uskladili, povukli s tržišta ili opozvali. Ako proizvod predstavlja rizik, proizvođači o tome bez odgode obavješćuju tijela država članica za nadzor tržišta kojima su proizvod dostavili u okviru njegova stavljanja na raspolaganje na tržištu navodeći detalje, posebno o nesukladnosti te o svim poduzetim korektivnim mjerama i njihovim rezultatima.

10. Na obrazložen zahtjev nadležnog nacionalnog tijela proizvođači tom tijelu na jeziku koje ono bez poteškoća razumije dostavljaju sve informacije i dokumentaciju, u papirnatom ili elektroničkom obliku, potrebne za dokazivanje sukladnosti proizvoda s ovim poglavljem. Proizvođači moraju na zahtjev tog tijela surađivati na svim mjerama za uklanjanje rizika koje predstavlja proizvod koji su stavili na tržište.

Članak 7.

Ovlašteni zastupnici

1. Proizvođač može na temelju pisanog ovlaštenja imenovati ovlaštenog zastupnika.

Obveze utvrđene u članku 6. stavku 1. i obveza izrade tehničke dokumentacije iz članka 6. stavka 2. nisu dio zadaća ovlaštenog zastupnika.

2. Ovlašteni zastupnik obavlja zadaće navedene u ovlaštenju koje mu je dao proizvođač. Tim mu se ovlaštenjem omogućava da obavlja najmanje sljedeće:
 - (a) da EU izjavu o sukladnosti i tehničku dokumentaciju drži na raspolaganju nacionalnim tijelima za nadzor tržišta u razdoblju od deset godina nakon što je proizvod stavljen na tržište Unije;
 - (b) da na temelju obrazloženog zahtjeva tijela za nadzor tržišta ili tijela za nadzor granice tom tijelu dostavi sve informacije i dokumentaciju potrebne za dokazivanje sukladnosti proizvoda;
 - (c) da na zahtjev tijela za nadzor tržišta ili tijela za nadzor granice s njima surađuje u svim mjerama koje se poduzimaju za uklanjanje nesukladnosti proizvoda obuhvaćenih ovlaštenjem ovlaštenog zastupnika ili sigurnosnih rizika koje proizvod predstavlja.

Članak 8.

Obveze uvoznika

1. Uvoznici stavljaju na tržište Unije samo proizvode koji su u skladu sa zahtjevima utvrđenima u ovom poglavlju.
2. Prije stavljanja proizvoda na tržište Unije uvoznici osiguravaju:
 - (a) da je proizvođač proveo odgovarajući postupak ocjenjivanja sukladnosti iz članka 13.;
 - (b) da je proizvođač sastavio tehničku dokumentaciju iz članka 17.;
 - (c) da proizvod nosi oznaku CE i, prema potrebi, identifikacijsku oznaku klase bespilotnog zrakoplova i oznaku razine zvučne snage;
 - (d) da su proizvodu priloženi dokumenti iz članka 6. stavaka 7. i 8.;
 - (e) da proizvođač poštuje zahtjeve iz članka 6. stavaka 5. i 6.

Ako uvoznik smatra ili ima razloga vjerovati da proizvod nije u skladu sa zahtjevima utvrđenima u dijelovima od 1. do 6. Priloga, ne smije staviti proizvod na tržište dok se ne osigura njegova sukladnost. Nadalje, ako proizvod predstavlja rizik za zdravlje i sigurnost potrošača i trećih osoba, uvoznik o tome obavješćuje proizvođača i nadležna nacionalna tijela.

3. Uvoznici na proizvodu navode svoje ime, registrirano trgovačko ime ili registrirani zaštitni znak, adresu internetskih stranica i poštansku adresu putem kojih je moguće obratiti im se ili, ako to nije moguće, to navode na ambalaži ili u popratnom dokumentu uz proizvod. Podaci za kontakt moraju biti na jeziku koji krajnji korisnici i tijela za nadzor tržišta bez poteškoća razumiju.

4. Proizvođači osiguravaju da su na jeziku koji bez poteškoća razumiju potrošači i ostali krajnji korisnici, a koji određuje predmetna država članica, uz proizvod priloženi priručnik i informativna obavijest iz dijelova od 1. do 6. Priloga. Takav priručnik i informativna obavijest te svako označivanje moraju biti jasni, razumljivi i čitljivi.

5. Uvoznici osiguravaju da, dok je proizvod pod njihovom odgovornošću, uvjeti skladištenja ili prijevoza ne ugrožavaju njegovu usklađenost s bitnim zahtjevima iz članka 4.

6. Kada se to smatra prikladnim s obzirom na rizike koje predstavlja proizvod, uvoznici su, kako bi se zaštitili zdravlje i sigurnost krajnjih korisnika i trećih osoba, dužni provesti ispitivanje uzoraka proizvoda koji se stavljaju na tržište, istražiti pritužbe i prema potrebi voditi knjigu pritužbi o nesukladnim proizvodima i opozvanim proizvodima, te o svakom takvom praćenju obavijestiti distributere.

7. Uvoznici koji smatraju ili imaju razloga vjerovati da proizvod koji su stavili na tržište nije u skladu s primjenjivim zakonodavstvom Unije o usklađivanju odmah poduzimaju sve korektivne mjere potrebne kako bi, prema potrebi, navedeni proizvod uskladili, povukli s tržišta ili opozvali. Nadalje, ako proizvod predstavlja rizik, uvoznici o tome bez odgođe obavješćuju tijela država članica za nadzor tržišta kojima su proizvod dostavili u okviru njegova stavljanja na raspolaganje na tržištu navodeći detalje, posebno o nesukladnosti te o svim poduzetim korektivnim mjerama.

8. Uvoznici u razdoblju od deset godina nakon što je proizvod stavljen na tržište drže primjerak EU izjave o sukladnosti na raspolaganju tijelima za nadzor tržišta i osiguravaju da se tehnička dokumentacija može staviti na raspolaganje tim tijelima na zahtjev.

9. Na obrazložen zahtjev nadležnog nacionalnog tijela uvoznici tom tijelu na jeziku koje ono bez poteškoća razumije dostavljaju sve informacije i dokumentaciju, u papirnatom ili elektroničkom obliku, potrebne za dokazivanje sukladnosti proizvoda. Uvoznici moraju na zahtjev tog tijela surađivati na svim mjerama za uklanjanje rizika koje predstavlja proizvod koji su stavili na tržište.

Članak 9.

Obveze distributera

1. Kad stavljaju proizvod na raspolaganje na tržištu Unije, distributeri moraju djelovati s dužnom pažnjom u pogledu zahtjeva iz ovog poglavlja.

2. Prije stavljanja proizvoda na raspolaganje na tržištu distributeri provjeravaju nosi li proizvod oznaku CE i, ako je primjenjivo, identifikacijsku oznaku klase bespilotnog zrakoplova i oznaku razine zvučne snage, jesu li mu priloženi dokumenti iz članka 6. stavaka 7. i 8. te jesu li proizvođač i uvoznik ispunili zahtjeve iz članka 6. stavaka 5. i 6. te članka 8. stavka 3.

Proizvođači osiguravaju da su na jeziku koji bez poteškoća razumiju potrošači i ostali krajnji korisnici, a koji određuje predmetna država članica, uz proizvod priloženi priručnik i informativna obavijest iz dijelova od 1. do 6. Priloga. Takav priručnik i informativna obavijest te svako označivanje moraju biti jasni, razumljivi i čitljivi.

Ako distributer smatra ili ima razloga vjerovati da proizvod nije u skladu sa zahtjevima utvrđenima u članku 4., ne smije staviti proizvod na raspolaganje na tržištu dok se ne osigura njegova sukladnost. Nadalje, ako proizvod predstavlja rizik, distributer o tome obavješćuje proizvođača ili uvoznika te nadležna tijela za nadzor tržišta.

3. Distributeri osiguravaju da, dok je proizvod pod njihovom odgovornošću, uvjeti skladištenja ili prijevoza ne ugrožavaju njegovu usklađenost s bitnim zahtjevima iz članka 4.

4. Distributeri koji smatraju ili imaju razloga vjerovati da proizvod koji su stavili na raspolaganje na tržištu nije u skladu s primjenjivim zakonodavstvom Unije o usklađivanju osiguravaju poduzimanje svih korektivnih mjera potrebnih kako bi se, prema potrebi, navedeni proizvod uskladio, povukao s tržišta ili opozvao. Nadalje, ako proizvod predstavlja rizik, distributeri o tome bez odgode obavješćuju tijela država članica za nadzor tržišta kojima su proizvod dostavili u okviru njegova stavljanja na raspolaganje na tržištu navodeći detalje, posebno o nesukladnosti te o svim poduzetim korektivnim mjerama.

5. Na obrazložen zahtjev nadležnog nacionalnog tijela distributeri tom tijelu dostavljaju sve informacije i dokumentaciju, u papirnatom ili elektroničkom obliku, potrebne za dokazivanje sukladnosti proizvoda. Proizvođači moraju na zahtjev tog tijela surađivati na svim mjerama za uklanjanje rizika koje predstavlja proizvod koji su stavili na tržište.

Članak 10.

Slučajevi u kojima se obveze proizvođača primjenjuju na uvoznike i distributere

Uvoznik ili distributer smatra se proizvođačem za potrebe ovog poglavlja te je podložan obvezama proizvođača u skladu s člankom 6. ako na tržište stavlja proizvod pod svojim imenom ili zaštitnim znakom ili ako mijenja proizvod koji je već stavljen na tržište na način koji može utjecati na sukladnost s ovim poglavljem.

Članak 11.

Identifikacija gospodarskih subjekata

1. Gospodarski subjekti tijelima za nadzor tržišta na zahtjev daju sljedeće podatke:

- (a) o svim gospodarskim subjektima koji su im isporučili proizvod;
- (b) o svim gospodarskim subjektima kojima su isporučili proizvod.

2. Gospodarski subjekti moraju moći predočiti podatke iz stavka 1.:
 - (a) deset godina nakon što im je isporučen proizvod;
 - (b) deset godina nakon su isporučili proizvod.

ODJELJAK 3.

Sukladnost proizvoda

Članak 12.

Pretpostavka sukladnosti

Ako je proizvod u skladu s usklađenim normama ili njihovim dijelovima, čija su upućivanja objavljena u *Službenom listu Europske unije*, smatra se da je u skladu sa zahtjevima obuhvaćenima tim normama ili njihovim dijelovima utvrđenima u dijelovima od 1. do 6. Priloga.

Članak 13.

Postupci ocjenjivanja sukladnosti

1. Kako bi se utvrdilo je li proizvod usklađen sa zahtjevima iz dijelova od 1. do 6. Priloga, proizvođač ocjenjuje njegovu sukladnost koristeći se nekim od postupaka u nastavku. Pri ocjenjivanju sukladnosti uzimaju se u obzir svi predviđeni i predvidivi uvjeti rada.
2. Postupci za ocjenjivanje sukladnosti su sljedeći:
 - (a) interna kontrola proizvodnje iz dijela 7. Priloga prilikom ocjenjivanja sukladnosti proizvoda sa zahtjevima iz dijela 1., 5. ili 6. Priloga, pod uvjetom da je proizvođač primijenio usklađene norme, na koje su upućivanja objavljena u *Službenom listu Europske unije*, za sve zahtjeve za koje takve norme postoje;
 - (b) EU ispitivanje tipa nakon kojeg se utvrđuje sukladnost s tipom na temelju interne kontrole proizvodnje iz dijela 8. Priloga;
 - (c) sukladnost na temelju potpunog osiguranja kvalitete iz dijela 9. Priloga, osim pri procjeni sukladnosti proizvoda koji je igračka u smislu Direktive 2009/48/EZ.

Članak 14.

EU izjava o sukladnosti

1. U EU izjavi o sukladnosti iz članka 6. stavka 8. navodi se da je dokazana usklađenost proizvoda sa zahtjevima iz dijelova od 1. do 6. Priloga te se, ako je riječ o UAS-u, u njoj navodi njegova klasa.
2. EU izjava o sukladnosti zasniva se na predlošku iz dijela 11. Priloga, sadržava elemente utvrđene u tom dijelu i redovno se ažurira. Prevodi se na jezik ili jezike koje zahtijeva država članica u kojoj je proizvod stavljen na tržište ili stavljen na raspolaganje na tržištu.
3. Pojednostavljena EU izjava o sukladnosti iz članka 6. stavka 8. sadržava elemente iz dijela 12. Priloga te se stalno ažurira. Prevodi se na jezik ili jezike koje zahtijeva država članica u kojoj je proizvod stavljen na tržište ili stavljen na raspolaganje na tržištu. Cjelovit tekst EU izjave o sukladnosti mora biti dostupan na internetskoj stranici navedenoj u pojednostavljenoj EU izjavi o sukladnosti na jeziku ili jezicima koje zahtijeva država članica u kojoj je proizvod stavljen na tržište ili stavljen na raspolaganje na tržištu.
4. Ako se na proizvod primjenjuje više od jednog akta Unije kojim se zahtijeva EU izjava o sukladnosti, u vezi sa svim takvim aktima Unije sastavlja se samo jedna EU izjava o sukladnosti. U navedenoj izjavi navodi se o kojim je aktima Unije riječ te se navode upućivanja na njihove objave.
5. Sastavljanjem EU izjave o sukladnosti proizvođač preuzima odgovornost za sukladnost proizvoda sa zahtjevima utvrđenima u ovom poglavlju.

Članak 15.**Opća načela stavljanja oznake CE**

Stavljanje oznake CE podliježe općim načelima navedenima u članku 30. Uredbe (EZ) br. 765/2008.

Članak 16.**Pravila i uvjeti za stavljanje oznake CE, identifikacijskog broja prijavljenog tijela, identifikacijske oznake klase bespilotnog zrakoplova i navođenje razine zvučne snage**

1. Oznaka CE se vidljivo, čitljivo i neizbrisivo stavlja na proizvod ili pločicu s podacima koja je na njega pričvršćena. Ako navedeno nije moguće ili nije opravdano zbog veličine proizvoda, oznaka se stavlja na ambalažu.
2. Identifikacijska oznaka klase bespilotnog zrakoplova vidljivo se, čitljivo i neizbrisivo stavlja na bespilotni zrakoplov i njegovu ambalažu i visoka je najmanje 5 mm. Na proizvod se ne smiju stavljeti oznake, znakovi ili natpisi koji bi lako mogli obmanuti treće osobe u pogledu značenja ili oblika identifikacijske oznake klase.
3. Oznaka razine zvučne snage iz dijela 14. Priloga stavlja se, prema potrebi, na ambalažu, te na sam bespilotni zrakoplov osim ako to nije moguće ili nije opravdano zbog veličine proizvoda, te mora biti vidljiva, čitljiva i neizbrisiva.
4. Oznaka CE i, prema potrebi, oznaka razine zvučne snage i identifikacijska oznaka klase bespilotnog zrakoplova stavlja se prije stavljanja proizvoda na tržište.
5. Nakon oznake CE navodi se identifikacijski broj prijavljenog tijela koje je primijenilo postupak ocjenjivanja sukladnosti utvrđen u dijelu 9. Priloga.

Identifikacijski broj prijavljenog tijela stavlja to tijelo ili, prema njegovim uputama, proizvođač ili njegov ovlašten zastupnik.

6. Države članice oslanjaju se na postojeće mehanizme kako bi osigurale ispravnu primjenu sustava pravila za stavljanje oznake CE i poduzimaju potrebne mjere u slučaju nepravilne upotrebe te oznake.

Članak 17.**Tehnička dokumentacija**

1. Tehnička dokumentacija sadržava sve relevantne podatke i pojedinosti o sredstvima kojima se proizvođač koristi kako bi osigurao da proizvod ispunjava zahtjeve iz dijelova od 1. do 6. Priloga. Sadržava barem elemente iz dijela 10. Priloga.
2. Tehnička dokumentacija sastavlja se prije nego što se proizvod stavi na tržište te se neprekidno ažurira.
3. Tehnička dokumentacija i prepiska koja se odnosi na svaki postupak EU ispitivanja tipa ili na ocjenu sustava osiguranja kvalitete proizvođača sastavlja se na službenom jeziku države članice u kojoj prijavljeno tijelo ima poslovni nastan ili na jeziku koji je tom tijelu prihvatljiv.
4. Ako tehnička dokumentacija nije u skladu sa stavkom 1., 2. ili 3. ovog članka, tijelo za nadzor tržišta može zatražiti od proizvođača ili uvoznika da se u određenom roku provede ispitivanje i da to ispitivanje o trošku proizvođača ili uvoznika provede tijelo prihvatljivo tijelu za nadzor tržišta kako bi se provjerilo je li proizvod sukladan sa zahtjevima iz dijelova 1. do 6. Priloga koji se na njega primjenjuju.

ODJELJAK 4.**Prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti****Članak 18.****Prijavljivanje**

Države članice prijavljuju Komisiji i drugim državama članicama tijela koja su u svojstvu treće strane odgovorna za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti u skladu s ovim poglavljem.

Članak 19.**Tijela koja provode prijavljivanje**

1. Države članice imenuju tijelo koje provodi prijavljivanje koje je nadležno za utvrđivanje i provedbu postupaka potrebnih za ocjenjivanje i prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti i praćenje prijavljenih tijela, uključujući usklađenost s člankom 24.
2. Države članice mogu odlučiti da ocjenjivanje i praćenje iz stavka 1. provodi nacionalno akreditacijsko tijelo u smislu Uredbe (EZ) br. 765/2008.
3. Ako tijelo koje provodi prijavljivanje delegira ili na drugi način povjeri ocjenjivanje, prijavljivanje ili praćenje iz stavka 1. tijelu koje nije tijelo javne vlasti, navedeno tijelo mora biti pravni subjekt i ispunjavati *mutatis mutandis* zahtjeve iz članka 20. Osim toga, ono mora biti osigurano od odgovornosti koje proizlaze iz njegovih djelatnosti.
4. Tijelo koje provodi prijavljivanje u cijelosti je odgovorno za zadaće koje obavlja tijelo iz stavka 3.

Članak 20.**Zahtjevi u vezi s tijelima koja provode prijavljivanje**

1. Kad je riječ o tijelu koje provodi prijavljivanje:
 - (a) uspostavljeno je tako ne dolazi do sukoba interesa s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti;
 - (b) organizirano je i djeluje tako da se jamče objektivnost i nepristranost njegovih djelatnosti;
 - (c) organizirano je tako da svaku odluku koja se odnosi na prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti donose stručne osobe, ali nikad one koje provode ocjenjivanje;
 - (d) ne nudi niti obavlja djelatnosti koje obavljaju tijela za ocjenjivanje sukladnosti niti pruža usluge savjetovanja na tržišnoj ili konkurentskoj osnovi;
 - (e) štiti povjerljivost dobivenih informacija;
 - (f) raspolaze dostatnim brojem stručnog osoblja za ispravnu provedbu svojih zadaća.

Članak 21.**Obveze obavješćivanja koje se odnose na tijela koja provode prijavljivanje**

1. Države članice obavješćuju Komisiju o svojim postupcima za ocjenjivanje i prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti te o praćenju prijavljenih tijela i o svim promjenama u vezi s tim.
2. Komisija čini predmetne podatke javno dostupnima.

Članak 22.**Zahtjevi u vezi s prijavljenim tijelima**

1. Za potrebe prijavljivanja tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjuje zahtjeve utvrđene stavcima od 2. do 11.
2. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti osniva se u skladu s nacionalnim pravom države članice i ima pravnu osobnost.
3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti tijelo je koje ima svojstvo treće strane i neovisno je o organizaciji koju ocjenjuje.

Tijelo koje pripada poslovnoj udruzi ili strukovnom savezu koji predstavlja poduzeća uključena u projektiranje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje može se smatrati tijelom za ocjenjivanje sukladnosti pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje sukoba interesa.

4. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegovo najviše rukovodstvo i djelatnici odgovorni za provedbu zadataka ocjenjivanja sukladnosti ne smiju biti projektant, proizvođač, dobavljač, instalater, kupac, vlasnik, korisnik ili održavatelj proizvoda koje ocjenjuju, kao ni predstavnici bilo koje od tih strana. To ne znači da tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ne može ocijenjeni proizvod upotrijebiti u mjeri u kojoj mu je to potrebno za rad ni da se takav proizvod ne može upotrijebiti za osobne potrebe.

Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegovo najviše rukovodstvo i djelatnici odgovorni za provedbu zadataka ocjenjivanja sukladnosti ne smiju biti izravno uključeni u projektiranje, proizvodnju ili izradu, marketing, ugradnju, uporabu ili održavanje navedenog proizvoda niti biti predstavnici strana uključenih u navedene djelatnosti. Ne smiju sudjelovati ni u kakvoj djelatnosti koja može ugroziti neovisnost njihove prosudbe ili poštenje u odnosu na djelatnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje su prijavljeni. To se posebno odnosi na savjetodavne usluge.

Tijela za ocjenjivanje sukladnosti osiguravaju da djelatnosti njihovih društava kćeri ili podizvođača ne utječu na povjerljivost, objektivnost ili nepristranost njihovih djelatnosti ocjenjivanja sukladnosti.

5. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti i njihovo osoblje provode djelatnosti ocjenjivanja sukladnosti uz najvišu razinu profesionalnog poštenja i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritiska i poticaja, posebno financijskih, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihovih djelatnosti ocjenjivanja sukladnosti, posebno kada je riječ o osobama ili skupinama osoba kojima su rezultati tih djelatnosti u interesu.

6. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti sposobno je obavljati sve zadaće ocjenjivanja sukladnosti koje su mu dodijeljene dijelom 8. ili 9. Priloga za koje je prijavljeno, bez obzira na to obavlja li ono te zadaće ili se one obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti u svakom trenutku, za svaki postupak ocjenjivanja sukladnosti te za svaku vrstu proizvoda za koje je prijavljeno raspolaže sljedećim:

- (a) potrebnim osobljem s tehničkim znanjem te dostatnim i primjerenim iskustvom za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti;
- (b) potrebnim opisima postupaka u skladu s kojima se provodi ocjenjivanje sukladnosti, a koji osiguravaju transparentnost i mogućnost ponavljanja tih postupaka; odgovarajućim politikama i postupcima za razlikovanje zadaća koje provodi kao prijavljeno tijelo od drugih djelatnosti;
- (c) postupcima za obavljanje djelatnosti kojima se vodi računa o veličini poduzeća, sektoru u kojemu djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti predmetnog proizvoda te masovnom ili serijskom karakteru proizvodnog procesa.

Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti raspolaže sredstvima potrebnima za ispravno obavljanje tehničkih i administrativnih zadaća povezanih s ocjenjivanjem sukladnosti te ima pristup svojoj potrebnoj opremi ili postrojenjima.

7. Osoblje odgovorno za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti odlikuje sljedeće:

- (a) dobro tehničko i stručno obrazovanje kojim su obuhvaćene sve djelatnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti prijavljeno;
- (b) dostatno poznavanje zahtjeva povezanih s ocjenjivanjima koja provodi i odgovarajuće kompetencije za provedbu tih ocjenjivanja;
- (c) odgovarajuće poznavanje i razumijevanje zahtjeva, važećih usklađenih normi i odgovarajućih odredaba zakonodavstva Unije o usklađivanju;
- (d) sposobnost potrebna za sastavljanje potvrda o EU ispitivanju tipa ili odobrenja, zapisa i izvješća sustava osiguranja kvalitete kojima se dokazuje da su ocjenjivanja provedena.

8. Nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, njegova najvišeg rukovodstva i osoblja odgovornog za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti mora biti zajamčena.

Naknada za rad najvišeg rukovodstva i osoblja odgovornog za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti koje su u nadležnosti tijela za ocjenjivanje sukladnosti ne ovisi o broju provedenih ocjenjivanja ni o rezultatima tih ocjenjivanja.

9. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sklapaju osiguranje od odgovornosti osim ako je odgovornost preuzela država članica u skladu s nacionalnim pravom ili ako je sama država članica izravno odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti.

10. Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti čuva poslovnu tajnu koja se odnosi na sve informacije koje prikupe pri obavljanju svojih zadaća u skladu s dijelovima 8. i 9. Priloga ili svakom primjenjivom odredbom nacionalnog prava, osim kad to od njih zahtijeva nadležno tijelo države članice u kojoj provode svoje djelatnosti. Vlasnička su prava zaštićena.

11. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sudjeluju u relevantnim aktivnostima normizacije, regulatornim aktivnostima u području UAS-ova i planiranja frekvencija te aktivnostima koordinacijske skupine prijavljenog tijela osnovane u skladu s relevantnim zakonodavstvom Unije o usklađivanju ili osiguravaju da je njihovo osoblje odgovorno za izvršavanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti obaviješteno o tim aktivnostima te kao opće smjernice primjenjuju administrativne odluke i dokumente koji su izrađeni kao rezultat rada te skupine.

Članak 23.

Pretpostavka sukladnosti prijavljenih tijela

Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dokaže da ispunjava kriterije utvrđene odgovarajućim usklađenim normama ili njihovim dijelovima, na koje su upućivanja objavljena u *Službenom listu Europske unije*, pretpostavlja se da je u skladu sa zahtjevima utvrđenima člankom 22. ako važeće usklađene norme obuhvaćaju te zahtjeve.

Članak 24.

Društva kćeri i podizvođači prijavljenih tijela

1. Ako prijavljeno tijelo povjeri određene zadaće povezane s ocjenjivanjem sukladnosti podizvođačima ili ih prenese društvu kćeri, mora osigurati da taj podizvođač ili to društvo kći ispunjava zahtjeve iz članka 22. te o tome obavješćuje tijelo koje provodi prijavljivanje.
2. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti u cijelosti je odgovorno za zadaće koje izvode podizvođači ili društva kćeri, bez obzira na to gdje je njihov poslovni nastan.
3. Djelatnosti se mogu ugovoriti s podizvođačem ili ih može provoditi društvo kći samo ako je stranka s tim suglasna.
4. Prijavljena tijela tijelima koja provode prijavljivanje stavljaju na raspolaganje svu relevantnu dokumentaciju koja se odnosi na ocjenjivanje osposobljenosti podizvođača ili društva kćeri, kao i posla koji isti obavljaju na temelju dijelova 8. i 9. Priloga.

Članak 25.

Zahtjev za prijavljivanje

1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti podnosi zahtjev za prijavljivanje tijelu koje provodi prijavljivanje u državi članici u kojoj ima poslovni nastan.
2. Tom se zahtjevu prilaže opis djelatnosti ocjenjivanja sukladnosti, jednog ili više modula za ocjenjivanje sukladnosti i proizvoda za koje navedeno tijelo tvrdi da je nadležno te potvrda o akreditaciji koju je izdalo nacionalno akreditacijsko tijelo i kojom se potvrđuje da tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjava zahtjeve iz članka 22.

Članak 26.

Postupak prijavljivanja

1. Tijela koja provode prijavljivanje mogu prijaviti samo ona tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su ispunila zahtjeve iz članka 22.
2. Tijela koja provode prijavljivanje prijavljuju tijela za ocjenjivanje sukladnosti Komisiji i drugim državama članicama putem elektroničkog sustava za prijavu koji je izradila i kojim upravlja Komisija.
3. Prijavljivanje obuhvaća sve detalje o djelatnostima ocjenjivanja sukladnosti, modulu ili modulima za ocjenjivanje sukladnosti i predmetnom proizvodu te relevantnu potvrdu o akreditaciji.
4. Predmetno tijelo može obavljati djelatnosti prijavljenog tijela samo ako Komisija ili ostale države članice ne podnesu prigovor u roku od dva tjedna od prijavljivanja.
5. Samo se takvo tijelo smatra prijavljenim tijelom za potrebe ovog poglavlja.
6. Tijelo koje provodi prijavljivanje obavješćuje Komisiju i druge države članice o svim naknadnim relevantnim promjenama u vezi s prijavljivanjem.

Članak 27.

Identifikacijski brojevi i popisi prijavljenih tijela

1. Komisija dodjeljuje identifikacijski broj prijavljenom tijelu.
2. Dodjeljuje mu samo jedan broj čak i kad je tijelo prijavljeno na temelju više akata Unije.
3. Komisija objavljuje popis tijela prijavljenih na temelju ove Uredbe, uključujući identifikacijske brojeve koji su im dodijeljeni i djelatnosti za koje su prijavljena.

Komisija osigurava redovito ažuriranje tog popisa.

Članak 28.

Izmjene u prijavama

1. Ako tijelo koje provodi prijavljivanje ustanovi ili je obaviješteno da prijavljeno tijelo više ne udovoljava zahtjevima utvrđenima člankom 22. ili da ne ispunjava svoje obveze, tijelo koje provodi prijavljivanje prema potrebi ograničuje, suspendira ili povlači prijavu ovisno o težini neudovoljavanja navedenim zahtjevima ili neispunjavanja navedenih obveza. Ono o tome odmah obavješćuje Komisiju i ostale države članice.
2. U slučaju ograničenja, suspendije ili povlačenja prijave ili ako je prijavljeno tijelo prestalo s djelatnošću, država članica koja provodi prijavljivanje poduzima odgovarajuće mjere kako bi osigurala da predmete tog tijela obradi drugo prijavljeno tijelo ili da na zahtjev budu na raspolaganju tijelima koja provode prijavljivanje i tijelima za nadzor tržišta.

Članak 29.

Osporavanje stručnosti prijavljenih tijela

1. Komisija istražuje sve slučajeve u kojima posumnja ili je upozorena na sumnju u stručnu sposobnost prijavljenog tijela ili u to hoće li prijavljeno tijelo i dalje ispunjavati zahtjeve i obveze koji se na njega odnose.
2. Država članica koja provodi prijavljivanje na zahtjev dostavlja Komisiji sve informacije koje se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stručnosti predmetnog prijavljenog tijela.
3. Komisija osigurava da se sa svim informacijama osjetljive prirode koje se prikupe tijekom njezinih istraživanja postupa kao s povjerljivima.
4. Ako Komisija utvrdi da prijavljeno tijelo ne ispunjuje ili više ne ispunjuje zahtjeve za prijavu, o tome obavješćuje državu članicu koja je prijavila to tijelo i zahtijeva od nje da poduzme potrebne korektivne mjere, uključujući prema potrebi i povlačenje prijave.

Članak 30.

Radne obveze prijavljenih tijela

1. Prijavljena tijela provode ocjenjivanje sukladnosti u skladu s postupcima ocjenjivanja sukladnosti iz dijelova 8. i 9. Priloga.
2. Ocjenjivanja sukladnosti provode se razmjerno, izbjegavajući nepotrebno opterećivanje gospodarskih subjekata. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti u radu vode računa o veličini poduzeća, sektoru u kojemu djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti predmetnog proizvoda te masovnom ili serijskom karakteru proizvodnog procesa.

Međutim, pritom poštuju stupanj strogosti i razinu zaštite potrebne za usklađenost bespilotnog zrakoplova ili UAS-a s ovim poglavljem.

3. Ako prijavljeno tijelo ustanovi da proizvođač ne ispunjava zahtjeve iz dijelova od 1. do 6. Priloga ili iz odgovarajućih usklađenih normi ili drugih tehničkih specifikacija, od proizvođača zahtijeva da poduzme odgovarajuće korektivne mjere te ne izdaje potvrdu o EU ispitivanju tipa ni odobrenje sustava osiguranja kvalitete.

4. Ako tijekom praćenja sukladnosti nakon izdavanja potvrde o EU ispitivanju tipa ili odobrenja sustava osiguranja kvalitete prijavljeno tijelo ustanovi da proizvod više nije usklađen, zahtijeva od proizvođača da poduzme odgovarajuće korektivne mjere i prema potrebi suspendira ili povlači potvrdu o EU ispitivanju tipa ili odobrenje sustava osiguranja kvalitete.
5. Ako se korektivne mjere ne poduzmu ili ne proizvedu traženi učinak, prijavljeno tijelo prema potrebi ograničava, suspendira ili povlači potvrde o EU ispitivanju tipa ili odobrenja sustava osiguranja kvalitete.

Članak 31.

Žalba na odluke prijavljenog tijela

Prijavljena tijela osiguravaju mogućnost transparentnog i dostupnog žalbenog postupka na svoje odluke.

Članak 32.

Obveze obavješćivanja koje se odnose na prijavljena tijela

1. Prijavljena tijela obavješćuju tijelo koje provodi prijavljivanje o sljedećem:
 - (a) svakom odbijanju, ograničenju, suspenziji ili povlačenju potvrde o EU ispitivanju tipa ili odobrenja sustava kvalitete u skladu sa zahtjevima iz dijelova 8. i 9. Priloga;
 - (b) svim okolnostima koje utječu na opseg ili uvjete prijavljivanja;
 - (c) svim zahtjevima za dostavu informacija koje su primili od tijela za nadzor tržišta u vezi s djelatnostima ocjenjivanja sukladnosti;
 - (d) na zahtjev, o djelatnostima ocjenjivanja sukladnosti provedenima u okviru njihove prijave i svim drugim provedenim djelatnostima, uključujući prekogranične djelatnosti i ugovore s podizvođačima.
2. Prijavljena tijela u skladu sa zahtjevima iz dijelova 8. i 9. Priloga drugim tijelima koja su prijavljena u skladu s ovim poglavljem i koja provode slične djelatnosti ocjenjivanja sukladnosti koje obuhvaćaju iste kategorije bespilotnih zrakoplova ili UAS-ova dostavljaju odgovarajuće informacije o pitanjima u vezi s negativnim i, na zahtjev, pozitivnim rezultatima ocjenjivanja sukladnosti.
3. Prijavljena tijela izvršavaju obveze obavješćivanja iz dijelova 8. i 9. Priloga.

Članak 33.

Razmjena iskustva

Komisija organizira razmjenu iskustava među nacionalnim tijelima država članica koja su odgovorna za politiku prijavljivanja.

Članak 34.

Koordinacija prijavljenih tijela

1. Komisija osigurava da se tijelima prijavljenima na temelju ovog poglavlja omogući da surađuju i koordiniraju se u okviru sektorske skupine prijavljenih tijela.
2. Prijavljena tijela izravno ili posredovanjem imenovanih predstavnika sudjeluju u radu te skupine.

ODJELJAK 5.

Nadzor nad tržištem unije, kontrola proizvoda koji ulaze na tržište Unije i zaštitni postupak Unije

Članak 35.

Nadzor nad tržištem Unije i kontrola proizvoda koji ulaze na tržište Unije

1. Države članice organiziraju i provode nadzor nad proizvodima stavljenima na tržište Unije u skladu s člankom 15. stavkom 3. i člancima od 16. do 26. Uredbe (EZ) br. 765/2008.

2. Države članice organiziraju i provode kontrolu proizvoda stavljenih na tržište Unije u skladu s člankom 15. stavkom 5. i člancima od 27. do 29. Uredbe (EZ) br. 765/2008.

3. Države članice osiguravaju da njihova tijela za nadzor tržišta i tijela za nadzor granice surađuju s nadležnim tijelima imenovanim u skladu s člankom 17. Provedbene uredbe (EU) 2019/947 na pitanjima sigurnosti te uspostavljaju odgovarajuće mehanizme komunikacije i koordinacije među tim tijelima, koristeći na najbolji način informacije sadržane u sustavu izvješćivanja o događajima utvrđenom u Uredbi (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹⁴⁾ i informacijskim sustavima definiranim u člancima 22. i 23. Uredbe (EZ) br. 765/2008.

Članak 36.

Postupanje s proizvodima koji predstavljaju rizik na nacionalnoj razini

1. Ako tijela za nadzor tržišta jedne države članice poduzmu mjere u skladu s člankom 20. Uredbe (EZ) br. 765/2008, ili ako imaju dovoljno razloga smatrati da proizvod predstavlja rizik za zdravlje ili sigurnost osoba ili za druge aspekte zaštite javnih interesa obuhvaćene ovim poglavljem, tada ocjenjuju ispunjuje li proizvod sve zahtjeve iz ovog poglavlja. Predmetni gospodarski subjekti prema potrebi u tu svrhu surađuju s tijelima za nadzor tržišta.

Ako tijekom ocjenjivanja navedenog u prvom podstavku tijela za nadzor tržišta ustanove da proizvod nije u skladu sa zahtjevima ovog poglavlja, bez odgode zahtijevaju da predmetni gospodarski subjekt provede sve odgovarajuće korektivne radnje kako bi proizvod uskladio s tim zahtjevima, povukao ga s tržišta ili opozvao u razumnom roku, o čemu odlučuju s obzirom na prirodu rizika.

Tijela za nadzor tržišta o tome na odgovarajući način obavješćuju relevantno prijavljeno tijelo.

Na mjere iz drugog podstavka ovog stavka primjenjuje se članak 21. Uredbe (EZ) br. 765/2008.

2. Ako smatraju da neusklađenost nije ograničena samo na područje njihove države, tijela za nadzor tržišta moraju obavijestiti Komisiju i druge države članice o rezultatima ocjenjivanja i mjerama koje su zahtijevale od gospodarskog subjekta.

3. Gospodarski subjekt osigurava provedbu svih odgovarajućih korektivnih mjera u pogledu svih predmetnih proizvoda koje je stavio na raspolaganje na tržištu Unije.

4. Ako predmetni gospodarski subjekt ne poduzme prikladne korektivne mjere unutar razdoblja navedenog u stavku 1. drugom podstavku, tijela za nadzor tržišta poduzimaju sve prikladne privremene mjere kako bi zabranila ili ograničila dostupnost proizvoda na svojim nacionalnim tržištima, povukla proizvod s tržišta ili ga opozvala.

Tijela za nadzor tržišta o tim mjerama bez odgode obavješćuju Komisiju i druge države članice.

5. Informacije iz stavka 4. uključuju sve dostupne pojedinosti, posebno podatke nužne za identifikaciju neusklađenog proizvoda, njegovo podrijetlo, vrstu navodne neusklađenosti i povezanog rizika, vrstu i trajanje poduzetih nacionalnih mjera te argumente predmetnog gospodarskog subjekta. Tijela za nadzor tržišta posebno naznačuju je li neusklađenost posljedica jednog od sljedećih uzroka:

(a) proizvod ne ispunjava zahtjeve iz članka 4.;

(b) nedostataka u usklađenim normama iz članka 12.

6. Države članice, osim države članice koja je započela postupak u skladu s ovim člankom, bez odgode obavješćuju Komisiju i ostale države članice o svim donesenim mjerama te o svim dodatnim informacijama koje su im na raspolaganju u vezi s neusklađenošću određenog proizvoda te, u slučaju neslaganja s donesenom nacionalnom mjerom, o prigovorima.

⁽¹⁴⁾ Uredba (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, u 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 (SL L 122, 24.4.2014., str. 18.).

7. Ako u roku od tri mjeseca od primitka informacija navedenih u stavku 5. nijedna država članica ni Komisija ne podnese prigovor na privremenu mjeru koju je poduzela država članica, mjera se smatra opravdanom.
8. Države članice osiguravaju to da se odgovarajuće restriktivne mjere, kao što je povlačenje proizvoda s tržišta, za dotični proizvod poduzmu bez odgode.

Članak 37.

Zaštitni postupak Unije

1. Ako se nakon završetka postupka iz članka 36. stavaka 3. i 4. podnesu prigovori na mjeru koju je poduzela država članica ili ako Komisija smatra da je nacionalna mjera u suprotnosti sa zakonodavstvom Unije, Komisija bez odgode započinje savjetovanje s državama članicama i predmetnim gospodarskim subjektom ili subjektima te ocjenjuje nacionalnu mjeru. Na temelju rezultata te ocjene Komisija odlučuje je li nacionalna mjera opravdana.

Komisija svoju odluku upućuje svim državama članicama i odmah je dostavlja njima i predmetnom gospodarskom subjektu ili subjektima.

2. Ako se nacionalna mjera smatra opravdanom, sve države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se neusklađen proizvod povuče ili opozove s njihova tržišta te o tome obavješćuju Komisiju. Ako se nacionalna mjera smatra neopravdanom, dotična država članica povlači tu mjeru.

3. Ako se nacionalna mjera smatra opravdanom, a neusklađenost proizvoda pripisuje nedostacima usklađenih normi iz članka 36. stavka 5. točke (b) ove Uredbe, Komisija primjenjuje postupak iz članka 11. Uredbe (EU) br. 1025/2012.

Članak 38.

Usklađen proizvod koji predstavlja rizik

1. Ako država članica nakon izvršenog ocjenjivanja u skladu s člankom 36. stavkom 1. ustanovi da proizvod, iako usklađen s ovim poglavljem, i dalje predstavlja rizik za zdravlje ili sigurnost osoba ili druge aspekte zaštite javnog interesa obuhvaćene ovim poglavljem, ona od predmetnog gospodarskog subjekta zahtijeva poduzimanje svih odgovarajućih mjera kako dotični proizvod nakon stavljanja na tržište više ne bi predstavljao rizik, njegovo povlačenje s tržišta ili opoziv u razumnom roku, o čemu odlučuje s obzirom na prirodu rizika.

2. Gospodarski subjekt osigurava provedbu korektivnih mjera u pogledu svih predmetnih proizvoda koje je stavio na raspolaganje na tržištu Unije.

3. Država članica bez odlaganja izvješćuje Komisiju i druge države članice. Te informacije uključuju sve dostupne pojedinosti, a posebno podatke potrebne za identifikaciju predmetnog proizvoda, njegova podrijetla i opskrbnog lanca, vrstu rizika te vrstu i trajanje poduzetih nacionalnih mjera.

4. Komisija bez odgode započinje savjetovanje s državama članicama i predmetnim gospodarskim subjektom ili subjektima i ocjenjuje poduzete nacionalne mjere. Na temelju rezultata te ocjene Komisija odlučuje je li nacionalna mjera opravdana i, prema potrebi, predlaže odgovarajuće mjere.

5. Komisija svoju odluku upućuje svim državama članicama i odmah je dostavlja njima i predmetnom gospodarskom subjektu ili subjektima.

Članak 39.

Formalna neusklađenost

1. Ne dovodeći u pitanje članak 36., država članica od predmetnog gospodarskog subjekta zahtijeva da otkloni neusklađenost ako za proizvode obuhvaćene ovim poglavljem ustanovi nešto od sljedećeg:

- (a) oznaka CE stavljena je suprotno članku 30. Uredbe (EZ) br. 765/2008 ili članku 15. ili 16. ove Uredbe;
- (b) oznaka CE ili oznaka tipa nije stavljena;

- (c) primjenjuje se postupak ocjenjivanja sukladnosti iz dijela 9. Priloga, a identifikacijski broj prijavljenog tijela stavljen je suprotno članku 16. ili nije stavljen;
 - (d) identifikacijska oznaka klase bespilotnog zrakoplova nije stavljena;
 - (e) oznaka razina zvučne snage nije stavljena, a trebala je biti;
 - (f) serijski broj nije stavljen ili nije ispravnog formata;
 - (g) priručnik ili informativna obavijest nije dostupna;
 - (h) EU izjava o sukladnosti nedostaje ili nije sastavljena;
 - i. EU izjava o sukladnosti nije ispravno sastavljena;
 - (j) tehnička dokumentacija nije dostupna ili je nepotpuna;
 - (k) nedostaje ime proizvođača ili uvoznika, registrirano trgovačko ime ili registrirani zaštitni znak, adresa internetskih stranica ili poštanska adresa.
2. Ako neusklađenost iz stavka 1. bude i dalje postojala, dotična država članica poduzima sve prikladne mjere kako bi ograničila ili zabranila stavljanje proizvoda na raspolaganje na tržištu ili osigurala njegov opoziv ili povlačenje s tržišta.

POGLAVLJE III.

UAS-ovi namijenjeni za rad u „certificiranoj kategoriji” i „posebnoj kategoriji”

Članak 40.

Zahtjevi za UAS-ove namijenjene za rad u „certificiranoj kategoriji” i „posebnoj kategoriji”

1. Projektiranje, proizvodnja i održavanje UAS-a moraju se certificirati ako za UAS vrijedi bilo što od sljedećeg:
 - (a) njegova bilo koja dimenzija iznosi 3 m ili više, a predviđen je za let iznad mnoštva ljudi;
 - (b) namijenjen je za prijevoz ljudi;
 - (c) namijenjen je za prijevoz opasne robe i mora biti vrlo robustan kako bi se u slučaju nesreće smanjili rizici za treće osobe;
 - (d) koristi se u „posebnoj kategoriji” operacija kako je definirano u članku 5. Provedbene uredbe (EU) 2019/947, a nadležno je tijelo nakon procjene rizika iz članka 11. Provedbene uredbe (EU) 2019/947 u odobrenju za rad navelo da se rizik rada ne može prikladno smanjiti ako se UAS ne certificira.
2. UAS koji podliježe certifikaciji mora ispunjavati primjenjive zahtjeve iz uredbi Komisije (EU) br. 748/2012 ⁽¹⁵⁾, (EU) br. 640/2015 ⁽¹⁶⁾ i (EU) br. 1321/2014 ⁽¹⁷⁾.
3. Ako ga se ne mora certificirati u skladu sa stavkom 1., tehnička svojstva UAS-a koji se koristi u „posebnoj kategoriji” moraju udovoljavati odobrenju za rad koje je izdalo nadležno tijelo ili standardnom scenariju kako je definiran u Dodatku 1. Prilogu Provedbenoj uredbi (EU) 2019/947 ili kako je definiran u certifikatu operatora lakog UAS-a u skladu s dijelom C Priloga Provedbenoj uredbi (EU) 2019/947.

POGLAVLJE IV.

Operatori UAS-ova iz trećih zemalja

Članak 41.

Operatori UAS-ova iz trećih zemalja

1. Operatori UAS-ova čije je glavno mjesto poslovanja, poslovni nastan ili boravište u trećoj zemlji dužni su za operacije UAS-ova unutar zračnog prostora jedinstvenog europskog neba poštovati Provedbenu uredbu (EU) 2019/947.

⁽¹⁵⁾ Uredba Komisije (EU) br. 748/2012 od 3. kolovoza 2012. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (SL L 224, 21.8.2012., str. 1.).

⁽¹⁶⁾ Uredba Komisije (EU) 2015/640 od 23. travnja 2015. o dodatnim specifikacijama u pogledu plovidbenosti za određenu vrstu operacija i o izmjeni Uredbe (EU) br. 965/2012 (SLL 106, 24.4.2015., str. 18.).

⁽¹⁷⁾ Uredba Komisije (EU) br. 1321/2014 od 26. studenoga 2014. o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoba uključениh u te poslove (SL L 362, 17.12.2014., str. 1.).

2. Za operatore UAS-ova iz treće zemlje nadležno je tijelo prve države članice u kojoj operater UAS-a namjerava provoditi operacije.
3. Odstupajući od stavka 1., nadležno tijelo može pod uvjetima u nastavku, a u svrhu operacija koje se izvode unutar Unije, u Uniju ili iz Unije, priznati potvrdu o osposobljenosti udaljenog pilota ili operatora UAS-a u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2019/947 ili jednakovrijedni dokument:
- (a) ako je treća zemlja zatražila takvo priznavanje;
 - (b) ako su potvrda o osposobljenosti udaljenog pilota ili operatora UAS-a valjane isprave države izdavanja; i
 - (c) ako je Komisija, nakon savjetovanja s EASA-om, osigurala da zahtjevi na temelju kojih su te potvrde izdane pružaju razinu sigurnosti jednaku ovoj Uredbi.

POGLAVLJE V.

Završne odredbe

Članak 42.

Stupanje na snagu

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu 12. ožujka 2019.

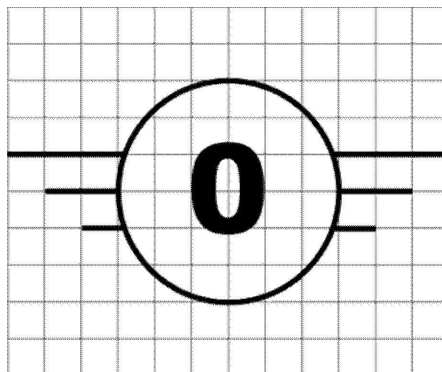
Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOG

DIO 1.

Zahtjevi za sustav bespilotnih zrakoplova klase C0

Ako je riječ o UAS-u klase C0, bespilotni zrakoplov nosi sljedeću identifikacijsku oznaku:



Za UAS-ove klase C0 ispunjeni moraju biti sljedeći zahtjevi:

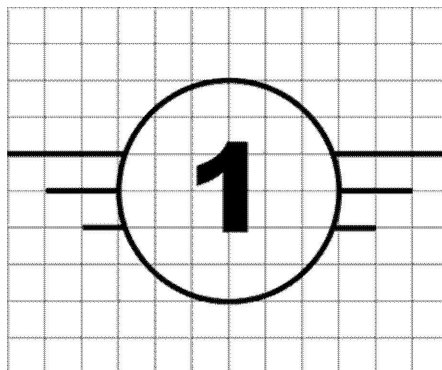
- (1) najveća dopuštena masa pri polijetanju (MTOM) manja je od 250 g, uključujući korisni teret;
- (2) najveća brzina u horizontalnom letu iznosi 19 m/s;
- (3) najveća moguća visina iznad točke polijetanja ograničena je na 120 m;
- (4) udaljeni pilot njima može, vodeći se uputama proizvođača, sigurno upravljati u pogledu stabilnosti, upravljivosti i podatkovne veze, u svim predviđenim radnim uvjetima, pa i u slučaju da jedan ili više sustava ne funkcionira;
- (5) moraju biti projektirani i izrađeni tako da se eventualne ozljede ljudi tijekom rada svedu na najmanju moguću mjeru; oštri se rubovi moraju izbjegavati osim ako je to tehnički zbog dobre prakse projektiranja i proizvodnje neizbježno. Ako su opremljeni propelerima, konstruiraju se tako da se ograniče ozljede koje krilca propelera mogu nanijeti;
- (6) rade na električnu energiju, a nazivni im napon ne prelazi 24 V istosmjerne struje ili ekvivalentan napon izmjenične struje; dostupni dijelovi ne smiju biti pod naponom većim od 24 V istosmjerne struje ili ekvivalentnim naponom izmjenične struje; unutarnji naponi ne smiju biti viši od 24 V istosmjerne struje ili ekvivalentnog napona izmjenične struje osim ako je, čak i ako je UAS oštećen, osigurano da tako nastala kombinacija napona i struje ne predstavlja rizik niti da može uzrokovati električni udar;
- (7) ako raspolažu načinom rada „slijedi me” i on je uključen, bespilotni se zrakoplov od udaljenog pilota ne udaljava više od 50 m, a udaljeni pilot mora moći nad njim ponovno preuzeti kontrolu;
- (8) pri stavljanju na tržište mora im se priložiti priručnik za korisnike u kojem se navodi sljedeće:
 - (a) karakteristike bespilotnog zrakoplova, među ostalim, ali ne isključivo:
 - klasa bespilotnog zrakoplova,
 - masa bespilotnog zrakoplova (s opisom referentne konfiguracije) i najveća dopuštena masa pri polijetanju,
 - opća obilježja dopuštenog korisnog tereta uključujući masu, dimenzije, sučelje s bespilotnim zrakoplovom i druga moguća ograničenja,
 - oprema i softver za daljinsko upravljanje bespilotnim zrakoplovom,
 - i opis ponašanja bespilotnog zrakoplova u slučaju gubitka podatkovne veze,
 - (b) jasne upute za rad;
 - (c) radna ograničenja (primjerice, ali ne isključivo, meteorološki uvjeti i dnevne/noćne operacije); i
 - (d) odgovarajući opis svih rizika povezanih s operacijama UAS-a prilagođen dobi korisnika;

- (9) mora im biti priložena informativna obavijest koju je objavila Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA), a u kojoj se navode primjenjiva ograničenja i obveze, u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2019/947;
- (10) točke 4., 5. i 6. ne primjenjuju se na UAS-ove koji se smatraju igračkama u smislu Direktive 2009/48/EZ o sigurnosti igračaka.

DIO 2.

Zahtjevi za sustav bespilotnih zrakoplova klase C1

Ako je riječ o UAS-u klase C1, bespilotni zrakoplov nosi sljedeću identifikacijsku oznaku:



Za UAS-ove klase C1 ispunjeni moraju biti sljedeći zahtjevi:

- (1) od materijala su, svojstava i fizičkih karakteristika takvih da energija koja se prenese na ljudsku glavu u slučaju udarca pri terminalnoj brzini bude manja od 80 J ili, alternativno, najveće su dopuštene mase pri polijetanju manje od 900 g, uključujući korisni teret;
- (2) najveća brzina u horizontalnom letu iznosi 19 m/s;
- (3) mogu postići visinu od najviše 120 m iznad uzletne točke ili su opremljeni sustavom koji visinu iznad površine ili uzletne točke ograničava na 120 m ili na vrijednost koju odabere udaljeni pilot. Ako je vrijednost moguće odabrati, udaljeni pilot mora imati jasan uvid u visinu bespilotnog zrakoplova mjereno u odnosu na površinu odnosno uzletnu točku;
- (4) udaljeni pilot njima može, vodeći se uputama proizvođača, sigurno upravljati u pogledu stabilnosti, upravljivosti i podatkovne veze, u svim predviđenim radnim uvjetima, pa i u slučaju da jedan ili više sustava ne funkcionira;
- (5) potrebne su mehaničke čvrstoće, uključujući sve potrebne sigurnosne čimbenike i, prema potrebi, stabilni dovoljno da tijekom uporabe mogu izdržati sve sile kojima su podvrgnuti, a da pritom ne dođe do loma ili deformacije koja bi mogla ugroziti siguran let;
- (6) moraju biti projektirani i izrađeni tako da se eventualne ozljede ljudi tijekom rada svedu na najmanju moguću mjeru; oštri se rubovi moraju izbjegavati osim ako je to tehnički zbog dobre prakse projektiranja i proizvodnje neizbježno. Ako su opremljeni propelerima, konstruiraju se tako da se ograniče ozljede koje krilca propelera mogu nanijeti;
- (7) ako se podatkovna veza izgubi, bespilotni zrakoplov mora raspolagati pouzdanom i predvidljivom metodom za njezinu ponovnu uspostavu ili prekid leta pri čemu se vodi računa o trećim osobama u zraku ili na tlu;
- (8) ako nije riječ o bespilotnom zrakoplovu s fiksnim krilima, zajamčena A-ponderirana razina zvučne snage L_{WA} utvrđena u skladu s dijelom 13. ne smije biti veća od razina utvrđenih u dijelu 15.;
- (9) ako nije riječ o bespilotnom zrakoplovu s fiksnim krilima, zajamčena A-ponderirana razina zvučne snage mora se navesti na bespilotnom zrakoplovu i/ili njegovoj ambalaži u skladu s dijelom 14.;
- (10) rade na električnu energiju, a nazivni im napon ne prelazi 24 V istosmjerne struje ili ekvivalentan napon izmjenične struje; dostupni dijelovi ne smiju biti pod naponom većim od 24 V istosmjerne struje ili ekvivalentnim naponom izmjenične struje; unutarnji naponi ne smiju biti viši od 24 V istosmjerne struje ili ekvivalentnog napona izmjenične struje osim ako je, čak i ako je UAS oštećen, osigurano da tako nastala kombinacija napona i struje ne predstavlja rizik niti da može uzrokovati električni udar;
- (11) imaju jedinstveni fizički serijski broj koji je u skladu s normom ANSI/CTA-2063 za serijske brojeve malih sustava bespilotnih zrakoplova;

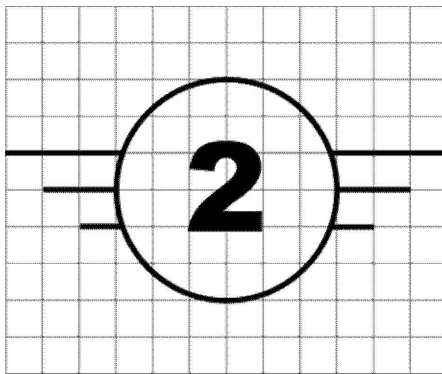
- (12) moguće ih je izravno daljinski identificirati:
- (a) omogućujući time učitavanje registracijskog broja operatora UAS-a u skladu s člankom 14. Provedbene uredbe (EU) 2019/947, ali isključivo temeljem postupka predviđenog sustavom registracije;
 - (b) osiguravajući time da bespilotni zrakoplov u stvarnom vremenu tijekom cijelog leta korištenjem otvorenog i dokumentiranog protokola prijenosa izravno, periodički i tako da ih unutar područja odašiljanja mogu izravno primiti postojeći mobilni uređaji odašilje podatke u nastavku:
 - i. registracijski broj operatora UAS-a;
 - ii. jedinstveni fizički serijski broj bespilotnog zrakoplova u skladu s normom ANSI/CTA-2063;
 - iii. geografski položaj bespilotnog zrakoplova i njegovu visinu iznad površine ili uzletne točke;
 - iv. pravac rute izmjeren u pravcu kazaljke na satu u odnosu na geografski sjever i brzinu bespilotnog zrakoplova u odnosu na tlo; i
 - v. geografski položaj udaljenog pilota, a ako nije dostupan, uzletne točke;
 - (c) osiguravajući time da korisnik ne može mijenjati podatke navedene u točki (b) podtočkama ii., iii., iv. i v.;
- (13) opremljeni su geoinformacijskim sustavom:
- (a) koji služi kao sučelje za učitavanje i ažuriranje informacija o ograničenjima zračnog prostora u odnosu na položaj bespilotnog zrakoplova i o nadmorskoj visini uvjetovanoj geografskim područjem, kako je utvrđeno člankom 15. Provedbene uredbe (EU) 2019/947, i pritom osigurava da se integritet i valjanost tih podataka ne naruše tijekom njihova učitavanja ili ažuriranja;
 - (b) koji udaljenog pilota upozorava kada se detektira moguće kršenje ograničenja zračnog prostora; i
 - (c) koji udaljenog pilota obavještuje o statusu bespilotnog zrakoplova i upozorava ga ako sustav za određivanje položaja ili navigacijski sustav ne može osigurati pravilno funkcioniranje geoinformacijskog sustava;
- (14) ako je bespilotni zrakoplov opremljen funkcijom koja mu ograničava pristup određenim područjima ili opterećenjima zračnog prostora, ta funkcija ne smije negativno utjecati na sigurnost leta, a njezina interakcija sa sustavom za kontrolu leta bespilotnog zrakoplova mora se neometano odvijati; osim toga, udaljeni piloti moraju biti jasno obaviješteni ako ta funkcija sprječava bespilotni zrakoplov da uđe u ta područja ili opterećene zračne prostore;
- (15) udaljene pilote mora se jasno upozoriti na to da je baterija bespilotnog zrakoplova ili njegove kontrolne konzole pri kraju kako bi imali dovoljno vremena sigurno prizemljiti bespilotni zrakoplov;
- (16) opremljeni su svjetlima:
- (a) kako bi se bespilotnim zrakoplovom lakše upravljalo;
 - (b) kako bi osoba na tlu mogla iz dizajna svjetala razaznati da je riječ o bespilotnom, a ne o zrakoplovu s posadom;
- (17) ako raspolažu načinom rada „slijedi me” i on je uključen, bespilotni se zrakoplov od udaljenog pilota ne udaljava više od 50 m, a udaljeni pilot mora moći nad njim ponovno preuzeti kontrolu;
- (18) pri stavljanju na tržište mora im se priložiti priručnik za korisnike u kojem se navodi sljedeće:
- (a) karakteristike bespilotnog zrakoplova, među ostalim, ali ne isključivo:
 - klasa bespilotnog zrakoplova,
 - masa bespilotnog zrakoplova (s opisom referentne konfiguracije) i najveća dopuštena masa pri polijetanju,
 - opća obilježja dopuštenog korisnog tereta uključujući masu, dimenzije, sučelje s bespilotnim zrakoplovom i druga moguća ograničenja,
 - oprema i softver za daljinsko upravljanje bespilotnim zrakoplovom,
 - upućivanje na protokol prijenosa koji se upotrebljava za izravno daljinsko identifikacijsko odašiljanje,
 - razina zvučne snage,
 - i opis ponašanja bespilotnog zrakoplova u slučaju gubitka podatkovne veze,

- (b) jasne upute za rad;
 - (c) postupak za učitavanje ograničenja zračnog prostora;
 - (d) upute za održavanje;
 - (e) upute za slučaj poteškoća;
 - (f) radna ograničenja (primjerice, ali ne isključivo, meteorološki uvjeti i dnevne/noćne operacije); i
 - (g) odgovarajući opis svih rizika povezanih s operacijama UAS-a;
- (19) mora im biti priložena informativna obavijest koju je objavila EASA, a u kojoj se navode primjenjiva ograničenja i obveze u skladu s pravom EU-a.

DIO 3.

Zahtjevi za sustav bespilotnih zrakoplova klase C2

Ako je riječ o UAS-u klase C2, bespilotni zrakoplov nosi sljedeću identifikacijsku oznaku:



Za UAS-ove klase C2 ispunjeni moraju biti sljedeći zahtjevi:

- (1) najveća dopuštena masa pri polijetanju manja je od 4 kg, uključujući korisni teret;
- (2) mogu postići visinu od najviše 120 m iznad uzletne točke ili su opremljeni sustavom koji visinu iznad površine ili uzletne točke ograničava na 120 m ili na vrijednost koju odabere udaljeni pilot. Ako je vrijednost moguće odabrati, udaljeni pilot mora imati jasan uvid u visinu bespilotnog zrakoplova mjereno u odnosu na površinu odnosno uzletnu točku;
- (3) udaljeni pilot koji raspolaže odgovarajućim kompetencijama utvrđenima Provedbenom uredbom (EU) 2019/947 njima može, vodeći se uputama proizvođača, sigurno upravljati u pogledu stabilnosti, upravljivosti i podatkovne veze, u svim predviđenim radnim uvjetima, pa i u slučaju da jedan ili više sustava ne funkcionira;
- (4) potrebne su mehaničke čvrstoće, uključujući sve potrebne sigurnosne čimbenike i, prema potrebi, stabilni dovoljno da tijekom uporabe mogu izdržati sve sile kojima su podvrgnuti, a da pritom ne dođe do loma ili deformacije koja bi mogla ugroziti siguran let;
- (5) ako je bespilotni zrakoplov povezan niti, dok je napeta duljina joj mora biti manja od 50 m, a vlačna čvrstoća iznositi barem:
 - (a) kad je riječ o zrakoplovu težem od zraka, 10 pomnoženo s njegovom težinom pri najvećoj masi;
 - (b) kad je riječ o zrakoplovu lakšem od zraka, 4 pomnoženo sa silom nastalom kombinacijom maksimalnog statičkog potiska i aerodinamičke sile najveće brzine vjeta pri kojoj je dopušten let;
- (6) moraju biti projektirani i izrađeni tako da se eventualne ozljede ljudi tijekom rada svedu na najmanju moguću mjeru; oštri se rubovi moraju izbjegavati osim ako je to tehnički zbog dobre prakse projektiranja i proizvodnje neizbježno. Ako su opremljeni propelerima, konstruiraju se tako da se ograniče ozljede koje krilca propelera mogu nanijeti;
- (7) ako se podatkovna veza izgubi, bespilotni zrakoplov mora raspolagati pouzdanom i predvidljivom metodom za njezinu ponovnu uspostavu ili prekid leta pri čemu se vodi računa o trećim osobama u zraku ili na tlu;
- (8) ako bespilotni zrakoplov nije povezan niti, mora biti opremljen podatkovnom vezom zaštićenom od neovlaštenog pristupa funkcijama upravljanja i kontrole;

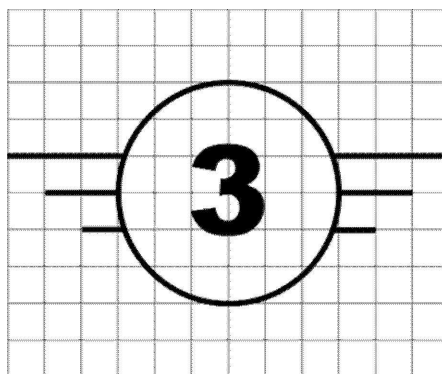
- (9) ako nije riječ o bespilotnom zrakoplovu s fiksnim krilima, bespilotni zrakoplov mora biti opremljen niskobrzinskim načinom rada, a udaljeni pilot mora ga moći uključiti i tako ograničiti najveću brzinu krstarenja na 3 m/s;
- (10) ako nije riječ o bespilotnom zrakoplovu s fiksnim krilima, zajamčena A-ponderirana razina zvučne snage L_{WA} utvrđena u skladu s dijelom 13. ne smije biti veća od razina utvrđenih u dijelu 15.;
- (11) ako nije riječ o bespilotnom zrakoplovu s fiksnim krilima, zajamčena A-ponderirana razina zvučne snage mora se navesti na bespilotnom zrakoplovu i/ili njegovoj ambalaži u skladu s dijelom 14.;
- (12) rade na električnu energiju, a nazivni im napon ne prelazi 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentan napon izmjenične struje; dostupni dijelovi ne smiju biti pod naponom većim od 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentnim naponom izmjenične struje; unutarnji naponi ne smiju biti viši od 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentnog napona izmjenične struje osim ako je, čak i ako je UAS oštećen, osigurano da tako nastala kombinacija napona i struje ne predstavlja rizik niti da može uzrokovati električni udar;
- (13) imaju jedinstveni fizički serijski broj koji je u skladu s normom ANSI/CTA-2063 za serijske brojeve malih sustava bespilotnih zrakoplova;
- (14) ako bespilotni zrakoplov nije povezan niti, moguće ga je izravno daljinski identificirati:
- (a) omogućujući time učitavanje registracijskog broja operatora UAS-a u skladu s člankom 14. Provedbene uredbe (EU) 2019/947, ali isključivo temeljem postupka predviđenog sustavom registracije;
 - (b) osiguravajući time da bespilotni zrakoplov u stvarnom vremenu tijekom cijelog leta korištenjem otvorenog i dokumentiranog protokola prijenosa izravno, periodički i tako da ih unutar područja odašiljanja mogu izravno primiti postojeći mobilni uređaji odašilje podatke u nastavku:
 - i. registracijski broj operatora UAS-a;
 - ii. jedinstveni fizički serijski broj bespilotnog zrakoplova u skladu s normom ANSI/CTA-2063;
 - iii. geografski položaj bespilotnog zrakoplova i njegovu visinu iznad površine ili uzletne točke;
 - iv. pravac rute izmjeren u pravcu kazaljke na satu u odnosu na geografski sjever i brzinu bespilotnog zrakoplova u odnosu na tlo; i
 - v. geografski položaj udaljenog pilota;
 - (c) osiguravajući time da korisnik ne može mijenjati podatke navedene u točki (b) podtočkama ii., iii., iv. i v.;
- (15) opremljeni su geoinformacijskom funkcijom:
- (a) koja služi kao sučelje za učitavanje i ažuriranje informacija o ograničenjima zračnog prostora u odnosu na položaj bespilotnog zrakoplova i o nadmorskoj visini uvjetovanoj geografskim područjem, kako je utvrđeno člankom 15. Provedbene uredbe (EU) 2019/947, i pritom osigurava da se integritet i valjanost tih podataka ne naruše tijekom njihova učitavanja ili ažuriranja;
 - (b) koji udaljenog pilota upozorava kada se detektira moguće kršenje ograničenja zračnog prostora; i
 - (c) koji udaljenog pilota obavješćuje o statusu bespilotnog zrakoplova i upozorava ga ako sustav za određivanje položaja ili navigacijski sustav ne može osigurati pravilno funkcioniranje geoinformacijskog sustava;
- (16) ako je bespilotni zrakoplov opremljen funkcijom koja mu ograničava pristup određenim područjima ili opterećenjima zračnog prostora, ta funkcija ne smije negativno utjecati na sigurnost leta, a njezina interakcija sa sustavom za kontrolu leta bespilotnog zrakoplova mora se neometano odvijati; osim toga, udaljeni piloti moraju biti jasno obaviješteni ako ta funkcija sprječava bespilotni zrakoplov da uđe u ta područja ili opterećene zračne prostore;
- (17) udaljene pilote mora se jasno upozoriti na to da je baterija bespilotnog zrakoplova ili njegove kontrolne konzole pri kraju kako bi imali dovoljno vremena sigurno prizemljiti bespilotni zrakoplov;
- (18) opremljeni su svjetlima:
- (1) kako bi se bespilotnim zrakoplovom lakše upravljalo;
 - (2) kako bi osoba na tlu mogla iz dizajna svjetala razaznati da je riječ o bespilotnom, a ne o zrakoplovu s posadom;

- (19) pri stavljanju na tržište mora im se priložiti priručnik za korisnike u kojem se navodi sljedeće:
- (a) karakteristike bespilotnog zrakoplova, među ostalim, ali ne isključivo:
 - klasa bespilotnog zrakoplova,
 - masa bespilotnog zrakoplova (s opisom referentne konfiguracije) i najveća dopuštena masa pri polijetanju,
 - opća obilježja dopuštenog korisnog tereta uključujući masu, dimenzije, sučelje s bespilotnim zrakoplovom i druga moguća ograničenja,
 - oprema i softver za daljinsko upravljanje bespilotnim zrakoplovom,
 - upućivanje na protokol prijenosa koji se upotrebljava za izravno daljinsko identifikacijsko odašiljanje,
 - razina zvučne snage,
 - i opis ponašanja bespilotnog zrakoplova u slučaju gubitka podatkovne veze,
 - (b) jasne upute za rad;
 - (c) postupak za učitavanje ograničenja zračnog prostora;
 - (d) upute za održavanje;
 - (e) upute za slučaj poteškoća;
 - (f) radna ograničenja (primjerice, ali ne isključivo, meteorološki uvjeti i dnevne/noćne operacije); i
 - (g) odgovarajući opis svih rizika povezanih s operacijama UAS-a;
- (20) mora im biti priložena informativna obavijest koju je objavila EASA, a u kojoj se navode primjenjiva ograničenja i obveze u skladu s pravom EU-a.

DIO 4.

Zahtjevi za sustav bespilotnih zrakoplova klase C3

Ako je riječ o UAS-u klase C3, bespilotni zrakoplov nosi sljedeću identifikacijsku oznaku:



Za UAS-ove klase C3 ispunjeni moraju biti sljedeći zahtjevi:

- (1) najveća dopuštena masa pri polijetanju manja je od 25 kg uključujući korisni teret i sve su mu dimenzije manje od 3 m;
- (2) mogu postići visinu od najviše 120 m iznad uzletne točke ili su opremljeni sustavom koji visinu iznad površine ili uzletne točke ograničava na 120 m ili na vrijednost koju odabere udaljeni pilot. Ako je vrijednost moguće odabrati, udaljeni pilot mora imati jasan uvid u visinu bespilotnog zrakoplova mjereno u odnosu na površinu odnosno uzletnu točku;
- (3) udaljeni pilot koji raspolaže odgovarajućim kompetencijama utvrđenima Provedbenom uredbom (EU) 2019/947 njima može, vodeći se uputama proizvođača, sigurno upravljati u pogledu stabilnosti, upravljivosti i podatkovne veze, u svim predviđenim radnim uvjetima, pa i u slučaju da jedan ili više sustava ne funkcionira;

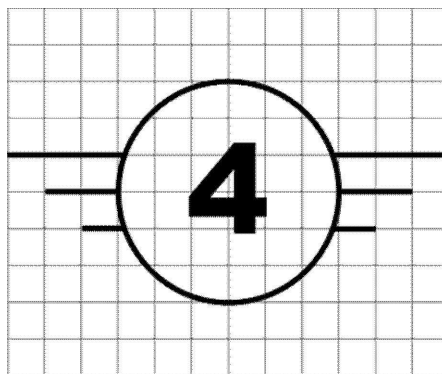
- (4) ako je bespilotni zrakoplov povezan niti, dok je napeta duljina joj mora biti manja od 50 m, a vlačna čvrstoća iznositi barem:
- (a) kad je riječ o zrakoplovu težem od zraka, 10 pomnoženo s njegovom težinom pri najvećoj masi;
 - (b) kad je riječ o zrakoplovu lakšem od zraka, 4 pomnoženo sa silom nastalom kombinacijom maksimalnog statičkog potiska i aerodinamičke sile najveće brzine vjetra pri kojoj je dopušten let;
- (5) ako se podatkovna veza izgubi, bespilotni zrakoplov mora raspolagati pouzdanom i predvidljivom metodom za njezinu ponovnu uspostavu ili prekid leta pri čemu se vodi računa o trećim osobama u zraku ili na tlu;
- (6) ako nije riječ o bespilotnom zrakoplovu s fiksnim krilima, zajamčena A-ponderirana razina zvučne snage L_{WA} utvrđena u skladu s dijelom 13. mora se navesti na bespilotnom zrakoplovu i/ili njegovoj ambalaži u skladu s dijelom 14.;
- (7) rade na električnu energiju, a nazivni im napon ne prelazi 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentan napon izmjenične struje; dostupni dijelovi ne smiju biti pod naponom većim od 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentnim naponom izmjenične struje; unutarnji naponi ne smiju biti viši od 48 V istosmjerne struje ili ekvivalentnog napona izmjenične struje osim ako je, čak i ako je UAS oštećen, osigurano da tako nastala kombinacija napona i struje ne predstavlja rizik niti da može uzrokovati električni udar;
- (8) imaju jedinstveni fizički serijski broj koji je u skladu s normom ANSI/CTA-2063 za serijske brojeve malih sustava bespilotnih zrakoplova;
- (9) ako bespilotni zrakoplov nije povezan niti, moguće ga je izravno daljinski identificirati:
- (a) omogućujući time učitavanje registracijskog broja operatora UAS-a u skladu s člankom 14. Provedbene uredbe (EU) 2019/947, ali isključivo temeljem postupka predviđenog sustavom registracije;
 - (b) osiguravajući time da bespilotni zrakoplov u stvarnom vremenu tijekom cijelog leta korištenjem otvorenog i dokumentiranog protokola prijenosa izravno, periodički i tako da ih unutar područja odašiljanja mogu izravno primiti postojeći mobilni uređaji odašilje podatke u nastavku:
 - i. registracijski broj operatora UAS-a;
 - ii. jedinstveni fizički serijski broj bespilotnog zrakoplova u skladu s normom ANSI/CTA-2063;
 - iii. geografski položaj bespilotnog zrakoplova i njegovu visinu iznad površine ili uzletne točke;
 - iv. pravac rute izmjeren u pravcu kazaljke na satu u odnosu na geografski sjever i brzinu bespilotnog zrakoplova u odnosu na tlo; i
 - v. geografski položaj udaljenog pilota;
 - (c) osiguravajući time da korisnik ne može mijenjati podatke navedene u točki (b) podtočkama ii., iii., iv. i v.;
- (10) opremljeni su geoinformacijskom funkcijom:
- (a) koja služi kao sučelje za učitavanje i ažuriranje informacija o ograničenjima zračnog prostora u odnosu na položaj bespilotnog zrakoplova i o nadmorskoj visini uvjetovanoj geografskim područjem, kako je utvrđeno člankom 15. Provedbene uredbe (EU) 2019/947, i pritom osigurava da se integritet i valjanost tih podataka ne naruše tijekom njihova učitavanja ili ažuriranja;
 - (b) koji udaljenog pilota upozorava kada se detektira moguće kršenje ograničenja zračnog prostora; i
 - (c) koji udaljenog pilota obavješćuje o statusu bespilotnog zrakoplova i upozorava ga ako sustav za određivanje položaja ili navigacijski sustav ne može osigurati pravilno funkcioniranje geoinformacijskog sustava;
- (11) ako je bespilotni zrakoplov opremljen funkcijom koja mu ograničava pristup određenim područjima ili opterećenjima zračnog prostora, ta funkcija ne smije negativno utjecati na sigurnost leta, a njezina interakcija sa sustavom za kontrolu leta bespilotnog zrakoplova mora se neometano odvijati; osim toga, udaljeni piloti moraju biti jasno obaviješteni ako ta funkcija sprječava bespilotni zrakoplov da uđe u ta područja ili opterećene zračne prostore;
- (12) ako bespilotni zrakoplov nije povezan niti, mora biti opremljen podatkovnom vezom zaštićenom od neovlaštenog pristupa funkcijama upravljanja i kontrole;
- (13) udaljene pilote mora se jasno upozoriti na to da je baterija bespilotnog zrakoplova ili njegove kontrolne konzole pri kraju kako bi imali dovoljno vremena sigurno prizemljiti bespilotni zrakoplov;

- (14) opremljeni su svjetlima:
- (1) kako bi se bespilotnim zrakoplovom lakše upravljalo;
 - (2) kako bi osoba na tlu mogla iz dizajna svjetala razaznati da je riječ o bespilotnom, a ne o zrakoplovu s posadom;
- (15) pri stavljanju na tržište mora im se priložiti priručnik za korisnike u kojem se navodi sljedeće:
- (a) karakteristike bespilotnog zrakoplova, među ostalim, ali ne isključivo:
 - klasa bespilotnog zrakoplova,
 - masa bespilotnog zrakoplova (s opisom referentne konfiguracije) i najveća dopuštena masa pri polijetanju,
 - opća obilježja dopuštenog korisnog tereta uključujući masu, dimenzije, sučelje s bespilotnim zrakoplovom i druga moguća ograničenja,
 - oprema i softver za daljinsko upravljanje bespilotnim zrakoplovom,
 - upućivanje na protokol prijenosa koji se upotrebljava za izravno daljinsko identifikacijsko odašiljanje,
 - razina zvučne snage,
 - i opis ponašanja bespilotnog zrakoplova u slučaju gubitka podatkovne veze,
 - (b) jasne upute za rad;
 - (c) postupak za učitavanje ograničenja zračnog prostora;
 - (d) upute za održavanje;
 - (e) upute za slučaj poteškoća;
 - (f) radna ograničenja (primjerice, ali ne isključivo, meteorološki uvjeti i dnevne/noćne operacije); i
 - (g) odgovarajući opis svih rizika povezanih s operacijama UAS-a;
- (16) mora im biti priložena informativna obavijest koju je objavila EASA, a u kojoj se navode primjenjiva ograničenja i obveze u skladu s pravom EU-a.

DIO 5.

Zahtjevi za sustav bespilotnih zrakoplova klase C4

Ako je riječ o UAS-u klase C4, bespilotni zrakoplov vidljivo nosi sljedeću identifikacijsku oznaku:



Za UAS-ove klase C4 ispunjeni moraju biti sljedeći zahtjevi:

- (1) najveća dopuštena masa pri polijetanju manja je od 25 kg, uključujući korisni teret;
- (2) udaljeni pilot njima može, vodeći se uputama proizvođača, sigurno upravljati i usmjeravati ih u svim predviđenim radnim uvjetima, pa i u slučaju da jedan ili više sustava ne funkcionira;

- (3) ne podržavaju načine rada s automatskim upravljanjem, uz iznimku pomoći za stabilizaciju leta pod uvjetom da takva pomoć izravno ne utječe na putanju te pomoći u slučaju gubitka veze pod uvjetom da je u slučaju gubitka veze dostupan unaprijed utvrđen fiksni položaj komandi leta;
- (4) pri stavljanju na tržište mora im se priložiti priručnik za korisnike u kojem se navodi sljedeće:
 - (a) karakteristike bespilotnog zrakoplova, među ostalim, ali ne isključivo:
 - klasa bespilotnog zrakoplova,
 - masa bespilotnog zrakoplova (s opisom referentne konfiguracije) i najveća dopuštena masa pri polijetanju,
 - opća obilježja dopuštenog korisnog tereta uključujući masu, dimenzije, sučelje s bespilotnim zrakoplovom i druga moguća ograničenja,
 - oprema i softver za daljinsko upravljanje bespilotnim zrakoplovom,
 - i opis ponašanja bespilotnog zrakoplova u slučaju gubitka podatkovne veze,
 - (b) jasne upute za rad;
 - (c) upute za održavanje;
 - (d) upute za slučaj poteškoća;
 - (e) radna ograničenja (primjerice, ali ne isključivo, meteorološki uvjeti i dnevne/noćne operacije); i
 - (f) odgovarajući opis svih rizika povezanih s operacijama UAS-a;
- (5) mora im biti priložena informativna obavijest koju je objavila EASA, a u kojoj se navode primjenjiva ograničenja i obveze u skladu s pravom EU-a.

DIO 6.

Zahtjevi koji se odnose na dodatak za izravnu daljinsku identifikaciju

Za dodatak za izravnu daljinsku identifikaciju ispunjeni moraju biti sljedeći zahtjevi:

- (1) omogućeno je učitavanje registracijskog broja operatora UAS-a u skladu s člankom 14. Provedbene uredbe (EU) 2019/947, ali isključivo temeljem postupka predviđenog sustavom registracije;
- (2) na dodatku i njegovoj ambalaži ili u njegovu priručniku za korisnike čitljivo je naveden njegov fizički serijski broj u skladu s normom ANSI/CTA-2063 za serijske brojeve malih sustava bespilotnih zrakoplova;
- (3) osiguravajući time da bespilotni zrakoplov u stvarnom vremenu tijekom cijelog leta korištenjem otvorenog i dokumentiranog protokola prijenosa izravno, periodički i tako da ih unutar područja odašiljanja mogu izravno primiti postojeći mobilni uređaji odašilje podatke u nastavku:
 - i. registracijski broj operatora UAS-a;
 - ii. jedinstveni fizički serijski broj dodatka u skladu s normom ANSI/CTA-2063;
 - iii. geografski položaj bespilotnog zrakoplova i njegovu visinu iznad površine ili uzletne točke;
 - iv. pravac rute izmjeren u pravcu kazaljke na satu u odnosu na geografski sjever i brzinu bespilotnog zrakoplova u odnosu na tlo; i
 - v. geografski položaj udaljenog pilota, a ako nije dostupan, uzletne točke;
- (4) osigurava da korisnik ne može mijenjati podatke navedene u točki 3. podtočkama ii., iii., iv. i v.;
- (5) pri stavljanju na tržište prilažu mu se priručnik za korisnike u kojem se navodi koji se protokol prijenosa upotrebljava za izravno daljinsku identifikacijsko odašiljanje te upute:
 - (a) za ugradnju modula na bespilotni zrakoplov;
 - (b) za učitavanje registracijskog broja operatora UAS-a.

DIO 7.

Modul A ocjenjivanja sukladnosti – Interna kontrola proizvodnje

1. Interna kontrola proizvodnje postupak je ocjenjivanja sukladnosti kojim proizvođač ispunjava obveze iz točaka 2., 3. i 4. ovog dijela te jamči i na vlastitu odgovornost izjavljuje da predmetni proizvodi ispunjavaju zahtjeve utvrđene u dijelu 1., 5. ili 6. koji se na njih primjenjuju.

2. Tehnička dokumentacija

Proizvođač sastavlja tehničku dokumentaciju u skladu s člankom 17. ove Uredbe.

3. Proizvodnja

Proizvođač poduzima sve potrebne mjere kako bi se u postupku proizvodnje i njegovim praćenjem osiguralo da proizvedeni proizvodi budu usklađeni s tehničkom dokumentacijom iz točke 2. ovog dijela i zahtjevima iz dijela 1., 5. ili 6. koji se na njih primjenjuju.

4. Oznaka CE i EU izjava o sukladnosti

(1) U skladu s člancima 15. i 16. ove Uredbe proizvođač stavlja oznaku CE i, prema potrebi, identifikacijsku oznaku klase bespilotnog zrakoplova na sve pojedine proizvode koji ispunjavaju primjenjive zahtjeve iz dijela 1., 5. ili 6. koji se na njih primjenjuju.

(2) Proizvođač je za svaki model proizvoda obavezan sastaviti pisanu EU izjavu o sukladnosti te je zajedno s tehničkom dokumentacijom držati na raspolaganju nacionalnim tijelima u razdoblju od deset godina nakon stavljanja proizvoda na tržište. U EU izjavi o sukladnosti jasno se navodi za koji je proizvod sastavljena.

Primjerak EU izjave o sukladnosti na zahtjev se stavlja na raspolaganje relevantnim tijelima.

5. Ovlašteni zastupnik

Ako ih se navede u ovlaštenju, obveze proizvođača iz točke 4. u njegovo ime i na njegovu odgovornost može ispuniti njegov ovlašteni zastupnik.

DIO 8.

Moduli B i C ocjenjivanja sukladnosti – EU ispitivanje tipa i sukladnost s tipom na temelju interne kontrole proizvodnje u skladu s Prilogom II. Odluci br. 768/2008/EZ

Kad se upućuje na ovaj dio, podrazumijeva se da se u postupku ocjenjivanja sukladnosti slijede moduli B (EU ispitivanje tipa) i C (sukladnost s tipom na temelju interne kontrole proizvodnje) ovog dijela.

Modul B**EU ispitivanje tipa**

1. EU ispitivanje tipa dio je postupka ocjenjivanja sukladnosti u kojem prijavljeno tijelo pregledava tehničko rješenje proizvoda te provjerava i potvrđuje da tehničko rješenje proizvoda ispunjava primjenjive zahtjeve iz dijelova od 1. do 6.
2. EU ispitivanje tipa provodi se tako što se primjerenost tehničkog rješenja proizvoda procjenjuje pregledom tehničke dokumentacije i dokaza navedenih u točki 3. i pregledom uzoraka jednog ili više kritičnih dijelova predmetnog proizvoda (kombinacija tipa proizvodnje i tipa rješenja) reprezentativnih za dotičnu proizvodnju.
3. Proizvođač podnosi zahtjev za EU ispitivanje tipa jednom prijavljenom tijelu po svojem izboru.

Zahtjev sadržava:

- (1) ime i adresu proizvođača te ime i adresu ovlaštenog zastupnika ako je on podnio zahtjev;
- (2) pisanu izjavu da isti zahtjev nije podnesen nijednom drugom prijavljenom tijelu;
- (3) tehničku dokumentaciju. Tehnička dokumentacija omogućuje ocjenjivanje sukladnosti proizvoda s primjenjivim zahtjevima ove Uredbe i uključuje odgovarajuću analizu i procjenu rizika. Sadržava, prema potrebi, elemente iz članka 17. ove Uredbe;
- (4) reprezentativne uzorke za dotičnu proizvodnju. Prijavljeno tijelo može zahtijevati dodatne uzorke ako je to potrebno za provedbu programa ispitivanja;
- (5) dokaze o primjerenosti tehničkog rješenja. U tim dokazima navode se svi korišteni dokumenti, posebno ako relevantne usklađene norme i/ili tehničke specifikacije nisu primijenjene u cijelosti ili uopće; ti dokazi prema potrebi uključuju rezultate ispitivanja provedenih u skladu s drugim relevantnim tehničkim specifikacijama u odgovarajućem laboratoriju proizvođača ili nekom drugom laboratoriju koji vrši ispitivanja u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

4. Prijavljeno tijelo čini sljedeće:

kad je riječ o proizvodu:

- (1) pregledava tehničku dokumentaciju i dokaze kako bi moglo ocijeniti primjerenost tehničkog rješenja proizvoda;

kad je riječ o uzorcima:

- (2) provjerava jesu li proizvedeni u skladu s tehničkom dokumentacijom te utvrđuje koji elementi jesu, a koji nisu projektirani u skladu s primjenjivim odredbama relevantnih usklađenih normi i/ili tehničkih specifikacija;
- (3) obavlja odgovarajuće preglede i ispitivanja ili ih daje provesti kako bi utvrdilo jesu li, u slučajevima kada je proizvođač odabrao primijeniti rješenja iz relevantnih usklađenih normi i/ili tehničkih specifikacija, te norme i specifikacije pravilno primijenjene;
- (4) obavlja odgovarajuće preglede i ispitivanja ili ih daje provesti kako bi u slučajevima kada se ne primjenjuju rješenja iz relevantnih usklađenih normi i/ili tehničkih specifikacija provjerilo zadovoljavaju li proizvođačeva rješenja odgovarajuće bitne zahtjeve zakonodavnoga instrumenta;
- (5) s proizvođačem se dogovara o tome gdje će se provoditi preglede i ispitivanja.

5. Prijavljeno tijelo sastavlja izvješće o ocjeni u kojem bilježi mjere poduzete u skladu s točkom 4. i njihove rezultate. Ne dovodeći u pitanje njegove obveze predviđene točkom 8., prijavljeno tijelo objavljuje sadržaj tog izvješća, u cijelosti ili djelomično, samo u suglasnosti s proizvođačem.

6. Ako tip ispunjava zahtjeve ove Uredbe, prijavljeno tijelo proizvođaču izdaje potvrdu o EU ispitivanju tipa. Ta potvrda sadržava ime i adresu proizvođača, zaključke pregleda, relevantne aspekte zahtjeva obuhvaćenih pregledom, uvjete (ako ih ima) valjanosti i podatke potrebne za identifikaciju odobrenog tipa. Potvrda može imati jedan ili više priloga.

U potvrdi o EU ispitivanju tipa i njezinim prilogima moraju biti sadržane sve relevantne informacije potrebne za ocjenjivanje sukladnosti proizvedenih proizvoda s pregledanim tipom i kontrolu tijekom uporabe.

Ako tip ne ispunjava primjenjive zahtjeve ove Uredbe, prijavljeno tijelo odbija izdati potvrdu o EU ispitivanju tipa i o tome obavješćuje podnositelja zahtjeva uz detaljno navođenje razloga tog odbijanja.

7. Prijavljeno tijelo dužno je biti upoznato sa svim općepriznatim postignućima zbog kojih odobreni tip možda više ne ispunjava primjenjive zahtjeve iz ove Uredbe te odlučuje iziskuju li takva postignuća daljnju istragu. Ako je to slučaj, prijavljeno tijelo o tome obavješćuje proizvođača.

Proizvođač prijavljenom tijelu koje posjeduje tehničku dokumentaciju o potvrdi o EU ispitivanju tipa prijavljuje sve izmjene odobrenog tipa koje mogu utjecati na sukladnost proizvoda s bitnim zahtjevima ove Uredbe ili na uvjete za valjanost potvrde. Za te izmjene potrebno je dodatno odobrenje u obliku dodatka izvornoj potvrdi o EU ispitivanju tipa.

8. Svako prijavljeno tijelo obavješćuje svoje tijelo koje provodi prijavljivanje o potvrdama o EU ispitivanju tipa i/ili svim dodacima tim potvrdama koje je izdalo ili povuklo te im periodično ili na zahtjev daje na raspolaganje popis potvrda i/ili svih dodataka tim potvrdama koje je odbilo, suspendiralo ili na drugi način ograničilo.

Svako prijavljeno tijelo obavješćuje druga prijavljena tijela o potvrdama o EU ispitivanju tipa i/ili svim njihovim dodacima koje je odbilo, povuklo, suspendiralo ili na drugi način ograničilo, a na zahtjev i o takvim potvrdama i/ili njihovim dodacima koje je izdalo.

Komisija, države članice i druga prijavljena tijela mogu na zahtjev dobiti primjerak potvrde o EU ispitivanju tipa i/ili njezinih dodataka. Komisija i države članice mogu na obrazložen zahtjev dobiti primjerak tehničke dokumentacije i rezultate ispitivanja koje je obavilo prijavljeno tijelo.

Prijavljeno tijelo u razdoblju od deset godina od ocjenjivanja proizvoda ili do isteka valjanosti potvrde o EU ispitivanju tipa čuva primjerak te potvrde i njezinih priloga i dodataka, tehnički spis te dokumentaciju koju je predao proizvođač.

9. Proizvođač je u razdoblju od deset godina od stavljanja proizvoda na tržište dužan nacionalnim tijelima na raspolaganju držati primjerak potvrde o EU ispitivanju tipa, njezinih priloga i dodataka te tehničku dokumentaciju.
10. Ovlašteni zastupnik proizvođača može podnijeti zahtjev iz točke 3. i ispuniti obveze iz točaka 7. i 9. ako su navedene u ovlaštenju.

Modul C

Sukladnost s tipom na temelju interne kontrole proizvodnje

1. Sukladnost s tipom na temelju interne kontrole proizvodnje dio je postupka ocjenjivanja sukladnosti kojim proizvođač ispunjava obveze utvrđene u točkama 2. i 3. te osigurava i izjavljuje da su predmetni proizvodi u skladu s tipom opisanim u potvrdi o EU ispitivanju tipa i da zadovoljavaju primjenjive zahtjeve ove Uredbe.

2. Proizvodnja

Proizvođač poduzima sve potrebne mjere kako bi se u postupku proizvodnje i njegovim praćenjem osiguralo da proizvedeni proizvodi budu usklađeni s odobrenim tipom opisanim u potvrdi o EU ispitivanju tipa i s primjenjivim zahtjevima utvrđenima u dijelovima od 1. do 6.

3. Oznaka CE i EU izjava o sukladnosti

(1) U skladu s člancima 15. i 16. ove Uredbe proizvođač stavlja oznaku CE i, prema potrebi, identifikacijsku oznaku klase bespilotnog zrakoplova na svaki proizvod koji je u skladu s tipom opisanim u potvrdi o EU ispitivanju tipa i s primjenjivim zahtjevima utvrđenima u dijelovima od 1. do 6.

(2) Proizvođač je za svaki tip proizvoda obavezan sastaviti pisanu EU izjavu o sukladnosti te je držati na raspolaganju nacionalnim tijelima u razdoblju od deset godina nakon stavljanja proizvoda na tržište. U EU izjavi o sukladnosti jasno se navodi za koji je tip proizvoda sastavljena.

Primjerak EU izjave o sukladnosti na zahtjev se stavlja na raspolaganje relevantnim tijelima.

4. Ovlašteni zastupnik

Ako ga se za to ovlasti, obveze proizvođača iz točke 3. u njegovo ime i na njegovu odgovornost može ispuniti njegov ovlašteni zastupnik.

DIO 9.

Modul H ocjenjivanja sukladnosti – Sukladnost na temelju jamčenja potpune kvalitete u skladu s Prilogom II. Odluci br. 768/2008/EZ

1. Sukladnost na temelju jamčenja potpune kvalitete postupak je ocjenjivanja sukladnosti kojim proizvođač ispunjava obveze iz točaka 2. i 5. te jamči i na vlastitu odgovornost izjavljuje da predmetni proizvodi ispunjavaju primjenjive zahtjeve utvrđene u dijelovima od 1. do 6.
2. Proizvodnja

Proizvođač primjenjuje odobren sustav osiguranja kvalitete za projektiranje, proizvodnju, završnu inspekciju i ispitivanje predmetnog proizvoda kako je navedeno u točki 3. te podliježe nadzoru kako je utvrđeno u točki 4.

3. Sustav osiguranja kvalitete

- (1) Proizvođač je zahtjev za ocjenjivanje svojeg sustava osiguranja kvalitete za predmetni proizvod slobodan podnijeti prijavljenom tijelu prema svojem izboru.

Zahtjev sadržava:

- (a) ime i adresu proizvođača te ime i adresu ovlaštenog zastupnika ako je on podnio zahtjev;
- (b) tehničku dokumentaciju za svaki tip proizvoda koji se namjerava proizvoditi, koja prema potrebi sadržava elemente iz dijela 10.;
- (c) dokumentaciju o sustavu osiguranja kvalitete;
- (d) pisanu izjavu da isti zahtjev nije podnesen nijednom drugom prijavljenom tijelu.

- (2) Sustavom osiguranja kvalitete mora se osigurati usklađenost proizvoda sa zahtjevima iz ove Uredbe.

Svi elementi, zahtjevi i odredbe koje proizvođač primjenjuje dokumentiraju se sustavno i metodično u obliku pisanih politika, postupaka i uputa. Dokumentacija o sustavu osiguranja kvalitete omogućuje dosljedno tumačenje programa, planova, priručnika i zapisa o osiguranju kvalitete.

Dokumentacija mora posebno sadržavati odgovarajući opis:

- (a) ciljeva osiguranja kvalitete i organizacijske strukture, odgovornosti i ovlaštenja rukovodstva s obzirom na izvedbu i kvalitetu proizvoda;
- (b) specifikacija tehničkog rješenja, uključujući norme koje će se primjenjivati i, ako se odgovarajuće usklađene norme neće primjenjivati u cijelosti, sredstava koja će se upotrebljavati kako bi se osiguralo ispunjavanje zahtjeva iz ove Uredbe;
- (c) tehnika, procesa i sustavnih aktivnosti kontrole projektiranja i njegove provjere koji će se primjenjivati pri projektiranju proizvoda obuhvaćenih predmetnim tipom proizvoda;
- (d) odgovarajućih tehnika, procesa i sustavnih aktivnosti proizvodnje, kontrole i osiguravanja kvalitete koji će se koristiti;
- (e) pregleda i ispitivanja koji će se provoditi prije, tijekom i nakon proizvodnje te njihove učestalosti;
- (f) zapisa o kvaliteti, kao što su izvješća o inspekciji, podaci o ispitivanju i o umjeravanju, izvješća o osposobljenosti osoblja i njihovu ovlaštenju itd.;
- (g) sredstava kojima se prate postizanje potrebne kvalitete projektiranja i proizvoda te djelotvornost sustava osiguranja kvalitete.

- (3) Prijavljeno tijelo ocjenjuje sustav osiguranja kvalitete kako bi utvrdilo udovoljava li zahtjevima iz točke 3. podtočke 2.

Prijavljeno tijelo pretpostavlja da su elementi sustava osiguranja kvalitete koji su u skladu s odgovarajućim specifikacijama relevantne usklađene norme sukladni i s navedenim zahtjevima.

Uz iskustvo sa sustavima osiguranja kvalitete revizorski tim mora imati i najmanje jednog člana s iskustvom u ocjenjivanju u području relevantnog proizvoda i tehnologije proizvoda te znanjem o primjenjivim zahtjevima iz ove Uredbe. Revizija uključuje obilazak prostora proizvođača u svrhu ocjenjivanja. Revizorski tim pregledava tehničku dokumentaciju iz točke 3. podtočke 1.(b) kako bi provjerio je li proizvođač utvrdio primjenjive zahtjeve iz ove Uredbe i je li osposobljen provesti preglede potrebne za osiguravanje usklađenosti proizvoda s tim zahtjevima.

O odluci se obavješćuje proizvođača ili njegova ovlaštenog zastupnika.

Obavijest sadržava zaključke revizije i obrazloženu odluku o ocjeni.

- (4) Proizvođač je dužan ispuniti obveze povezane s odobrenim sustavom osiguranja kvalitete i održavati ga kako bi ostao primjeren i učinkovit.

Proizvođač obavješćuje prijavljeno tijelo koje je odobrilo sustav osiguranja kvalitete o svakoj planiranoj izmjeni sustava osiguranja kvalitete.

- (5) Prijavljeno tijelo ocjenjuje sve predložene izmjene i donosi odluku u kojoj potvrđuje da izmijenjeni sustav osiguranja kvalitete i dalje ispunjava zahtjeve iz točke 3. podtočke 2. ili navodi da je sustav potrebno ponovno ocijeniti.

Prijavljeno tijelo obavješćuje proizvođača o svojoj odluci. Obavijest sadržava zaključke pregleda i obrazloženu odluku o ocjeni.

4. Nadzor pod odgovornošću prijavljenog tijela

- (1) Svrha je nadzora utvrditi ispunjava li proizvođač uredno obveze povezane s odobrenim sustavom osiguranja kvalitete.

- (2) Proizvođač za potrebe ocjenjivanja dopušta prijavljenom tijelu pristup prostorima za projektiranje, proizvodnju, inspekciju, ispitivanje i skladištenje te mu pruža sve potrebne informacije, posebno:

- (a) dokumentaciju o sustavu osiguranja kvalitete;
- (b) zapise o kvaliteti iz dijela sustava za osiguranje kvalitete koji se odnosi na projektiranje, kao što su rezultati analiza, izračuna, ispitivanja itd.;
- (c) zapise o kvaliteti iz dijela sustava za osiguranje kvalitete koji se odnosi na proizvodnju, kao što su izvješća o inspekciji i podaci o ispitivanju, podaci o umjeravanju, izvješća o osposobljenosti zaposlenika itd.

- (3) Prijavljeno tijelo provodi periodične revizije kako bi osiguralo da proizvođač održava i primjenjuje sustav osiguranja kvalitete te proizvođaču dostavlja izvješće o reviziji.

- (4) Osim toga, prijavljeno tijelo može nenajavljeno posjetiti proizvođača. Tijekom takvih posjeta prijavljeno tijelo može, prema potrebi, obaviti ispitivanja bespilotnih zrakoplova ili UAS-ova ili ih dati provesti kako bi provjerilo funkcionira li sustav osiguranja kvalitete ispravno. Ono proizvođaču dostavlja izvješće o posjetu te, ako je provedeno ispitivanje, i izvješće o ispitivanju.

5. Oznaka CE i EU izjava o sukladnosti

- (1) U skladu s člancima 15. i 16. ove Uredbe proizvođač stavlja oznaku CE, prema potrebi identifikacijsku oznaku klase UAS-a i, pod odgovornošću prijavljenog tijela iz točke 3. podtočke 1. ovog dijela, njegov identifikacijski broj na svaki pojedini proizvod koji ispunjava primjenjive zahtjeve iz ove Uredbe.

- (2) Proizvođač je za svaki tip proizvoda obavezan sastaviti pisanu EU izjavu o sukladnosti te je držati na raspolaganju nacionalnim tijelima u razdoblju od deset godina nakon stavljanja proizvoda na tržište. U EU izjavi o sukladnosti navodi se za koji je tip proizvoda sastavljena.

Primjerak EU izjave o sukladnosti na zahtjev se stavlja na raspolaganje relevantnim tijelima.

6. Proizvođač nacionalnim tijelima u razdoblju od deset godina nakon što je proizvod stavljen na tržište stavlja na raspolaganje:
 - (1) tehničku dokumentaciju iz točke 3. podtočke 1.;
 - (2) dokumentaciju o sustavu osiguranja kvalitete iz točke 3. podtočke 1.;
 - (3) izmjenu iz točke 3. podtočke 5. kako je odobrena;
 - (4) odluke i izvješća prijavljenog tijela iz točke 3. podtočke 5. i točke 4. podtočaka 3. i 4.

7. Svako prijavljeno tijelo izvješćuje svoje tijelo koje provodi prijavljivanje o izdanim ili povučenim odobrenjima sustava osiguranja kvalitete i periodično ili na zahtjev svojim tijelima koja provode prijavljivanje stavlja na raspolaganje popis odobrenja sustava osiguranja kvalitete koje je odbilo, suspendiralo ili na drugi način ograničilo.

Svako prijavljeno tijelo obavješćuje druga prijavljena tijela o odobrenjima sustava osiguranja kvalitete koja je odbilo, suspendiralo ili povuklo, a na zahtjev i o odobrenjima sustava osiguranja kvalitete koja je izdalo.

8. Ovlašteni zastupnik

Ako ga se za to ovlasti, obveze proizvođača iz točke 3. podtočaka 1. i 5. te točaka 5. i 6. u njegovo ime i na njegovu odgovornost može ispuniti njegov ovlašteni zastupnik.

DIO 10.

Sadržaj tehničke dokumentacije

Proizvođač sastavlja tehničku dokumentaciju. Tehnička dokumentacija omogućuje ocjenjivanje sukladnosti proizvoda s primjenjivim zahtjevima.

Tehnička dokumentacija prema potrebi sadržava barem sljedeće elemente:

1. potpun opis proizvoda, uključujući:
 - (a) fotografije ili ilustracije koje prikazuju vanjske karakteristike, oznake i unutarnju konstrukciju;
 - (b) verzije softvera ili ugrađenog softvera uključenog u postizanje sukladnosti sa zahtjevima iz ove Uredbe;
 - (c) priručnik za korisnike i upute za sastavljanje;
2. idejni projekt, proizvodne nacрте i shematske prikaze sastavnica, podsklopova, strujnih krugova i drugih relevantnih sličnih dijelova;
3. opise i objašnjenja potrebne za razumijevanje navedenih nacрта i shematskih prikaza te rad s proizvodom;
4. popis u cijelosti ili djelomično primijenjenih usklađenih normi na koje su upućivanja objavljena u *Službenom listu Europske unije*, a ako te usklađene norme nisu bile primijenjene, opise rješenja usvojenih kako bi se zadovoljili bitni zahtjevi utvrđeni u članku 4., uključujući popis drugih odgovarajućih primijenjenih tehničkih specifikacija. Ako su usklađene norme primijenjene djelomično, u tehničkoj dokumentaciji navode se dijelovi koji su bili primijenjeni;
5. primjerak EU izjave o sukladnosti;
6. ako je primijenjen modul ocjenjivanja sukladnosti iz dijela 8., primjerak potvrde o EU ispitivanju tipa i njezine priloge koje je izdalo uključeno prijavljeno tijelo;
7. rezultate provedenih projektnih izračuna i provedenih ispitivanja te druge relevantne slične elemente;
8. izvješća o ispitivanju;
9. preslike dokumenata koje je proizvođač dostavio prijavljenom tijelu, ako je ono bilo uključeno;

10. dokaze o primjerenosti tehničkog rješenja. U tim dokazima navode se svi korišteni dokumenti, posebno ako relevantne usklađene norme i/ili tehničke specifikacije nisu primijenjene u cijelosti. Ti dokazi prema potrebi uključuju rezultate ispitivanja provedenih u odgovarajućem laboratoriju proizvođača ili nekom drugom laboratoriju koji vrši ispitivanja u njegovu ime i pod njegovom odgovornošću;
11. adrese mjesta proizvodnje i skladištenja.

DIO 11.

EU izjava o sukladnosti

1. Proizvod (tip, serija i serijski broj).
2. Ime i adresa proizvođača ili njegova ovlaštenog zastupnika.
3. EU izjava o sukladnosti izdaje se pod isključivom odgovornošću proizvođača.
4. Predmet izjave [*identifikacija proizvoda kojom se omogućuje sljedivost; može uključivati i sliku u boji dostatne razlučivosti ako je to potrebno za identifikaciju proizvoda*].
5. Predmet izjave pripada klasi ... [*broj klase UAS-a navesti prema definicijama u dijelovima od 1. do 5. ovog Priloga*].
6. Razina zajamčene zvučne snage za ovu opremu UAS-a iznosi dB (A) [*samo za UAS-ove klase 1, 2 ili 3 sa zrakoplovima bez fiksnih krila*].
7. Predmet izjave u skladu je s relevantnim zakonodavstvom Unije o usklađivanju:
 - [*navesti upućivanje na ovu Uredbu i na Prilog koji se odnosi na klasu proizvoda*],
 - ili, prema potrebi, s drugim zakonodavstvom Unije o usklađivanju.
8. Upućivanja na primijenjene odgovarajuće usklađene norme ili upućivanja na druge tehničke specifikacije u odnosu na koje se izjavljuje sukladnost; moraju se navesti s identifikacijskim brojem i verzijom te, prema potrebi, datumom izdavanja.
9. Sljedeće navesti prema potrebi: Prijavljeno tijelo [*ime, broj*] ... provelo je ... [*opis intervencije*] ... i izdalo potvrdu o EU ispitivanju tipa.
10. Sljedeće navesti prema potrebi: opis dodatne opreme i sastavnica, uključujući softver, koji omogućuju da bespilotni zrakoplov ili UAS funkcionira kako je predviđeno i koji su obuhvaćeni EU izjavom o sukladnosti.
11. Dodatne informacije:

Potpisano za i u ime: ...

[*mjesto i datum izdavanja*]:

[*ime, funkcija*] [*potpis*]:

DIO 12.

Pojednostavnjena EU izjava o sukladnosti

Pojednostavnjena EU izjava o sukladnosti iz članka 14. stavka 3. sastavlja se kako slijedi:

- [*Ime proizvođača*] izjavljuje da UAS [*identifikacija UAS-a: tip ili serijski broj*] pripada klasi ... [*navesti broj klase proizvoda prema definicijama u dijelovima od 1. do 5. ovog Priloga*], zajamčene je razine zvučne snage od ... dB (A) [*samo za UAS-ove klase 1, 2 ili 3 sa zrakoplovima bez fiksnih krila*]
- i u skladu je s uredbama ... [*navesti sve uredbe s kojima je proizvod usklađen*].
- Potpuna EU izjava o sukladnosti dostupna je na sljedećim internetskim stranicama: [*adresa internetskih stranica*]

DIO 13.

Oznaka ispitivanja buke

U ovom se dijelu utvrđuju metode mjerenja buke koja se prenosi zrakom koje se koriste za određivanje A-ponderiranih razina zvučne snage za bespilotne zrakoplove klase 1., 2. ili 3.

Utvrđuju se osnovna norma za emisije buke i detaljna ispitna oznaka korištene za mjerenje razine zvučnog tlaka na mjernoj površini koja obavlja izvor i za izračunavanje razine zvučne snage izvora.

1. OSNOVNA NORMA ZA EMISIJE BUKE

Za određivanje A-ponderirane razine zvučne snage L_{WA} bespilotnog zrakoplova primjenjuje se osnovna norma za emisije buke EN ISO 3744:2010 podložno sljedećim dodacima:

2. POSTAV ZA ISPITIVANJE

Ispitno okruženje:

Bespilotni zrakoplov lebdi iznad jedne reflektirajuće (akustički „tvrde“) plohe. Dovoljno je udaljen od reflektirajućih zidova, stropa i svakog drugog reflektirajućeg predmeta kako bi na mjernoj površini bili ispunjeni zahtjevi iz Priloga A normi EN ISO 3744:2010.

Postavljanje izvora zvuka:

Bespilotni zrakoplov lebdi 0,5 m iznad reflektirajuće plohe. U konfiguraciji je jednako kao pri stavljanju na tržište (propeleri, dodatni dijelovi, postavke).

Zvučna mjerna površina i postav mikrofona:

Bespilotni zrakoplov potpuno je obujmljen polukuglastom mjernom površinom u skladu s člankom 7.2.3. norme EN ISO 3744:2010.

Broj i položaj mikrofona definiran je Prilogom F normi EN ISO 3744:2010.

Ishodište mjerne površine nalazi se na ravnini tla izravno ispod bespilotnog zrakoplova (točka O).

3. RADNI UVJETI TIJEKOM ISPITIVANJA

Pri ispitivanjima buke bespilotni zrakoplov bočno je i vertikalno stabilan, nalazi se 0,5 m iznad ishodišta mjerne polukugle (točka O), najveće je dopuštene mase pri polijetanju i napunjenih baterija.

Ako se bespilotni zrakoplov stavlja na tržište s dodatnim dijelovima koji se na njega mogu ugraditi, ispitat će ga se s tim dodatnim dijelovima i bez njih u svim mogućim konfiguracijama.

4. IZRAČUN VREMENSKI UPROSJEČENE RAZINE ZVUČNOG TLAKA NA POVRŠINI

A-ponderirana vremenski uprosječena razina zvučnog tlaka na površini određuje se najmanje tri puta za svaku konfiguraciju bespilotnog zrakoplova. Ako se najmanje dvije dobivene vrijednosti ne razlikuju za više od 1 dB, nisu potrebna daljnja mjerenja; u suprotnom se s mjerenjima nastavlja dok se ne dobiju dvije vrijednosti koje se razlikuju za najviše 1 dB. Vremenski uprosječena razina zvučnog tlaka na površini koja se koristi za izračun razine zvučne snage konfiguracije bespilotnog zrakoplova aritmetička je sredina dviju najviših vrijednosti koje se ne razlikuju za više od 1 dB.

5. INFORMACIJE O KOJIMA TREBA IZVIJESTITI

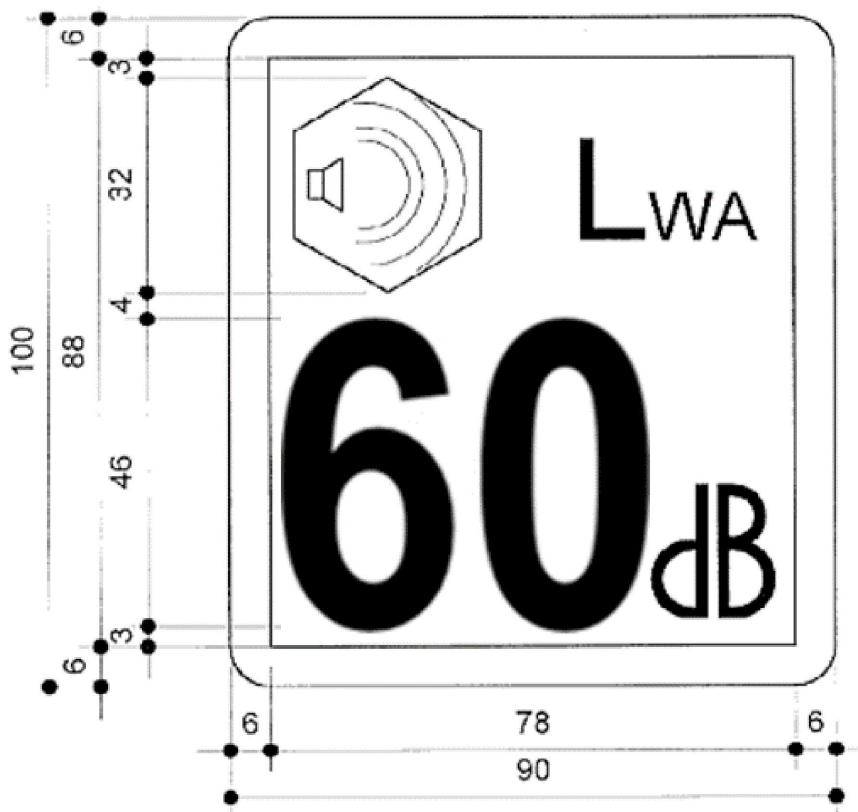
Izvešće treba sadržavati tehničke podatke kojima se identificira izvor koji se ispituje, oznaku ispitivanja buke i akustičke podatke.

A-ponderirana vrijednost razine zvučne snage koju treba navesti najviša je vrijednost različitih ispitanih konfiguracija bespilotnog zrakoplova zaokružena na najbliži cijeli broj (ako je decimalni dio manji od 0,5, zaokružuje se naniže, a ako je veći ili jednak 0,5, zaokružuje se naviše).

DIO 14.

Oznaka zajamčene razine zvučne snage

Oznaka zajamčene razine zvučne snage sastoji se od broja kojim se zajamčena razina zvučne snage izražava u dB, znaka L_{WA} i piktograma u sljedećem obliku:



Ako se oznaka smanjuje sukladno veličini opreme, moraju se poštovati proporcije iz prethodnog crteža. Pritom vertikalna dimenzija oznake ne bi smjela biti manja od 20 mm, ako je to moguće.

DIO 15.

Maksimalna razina zvučne snage po klasi bespilotnog zrakoplova (uključujući prijelazna razdoblja)

Klasa bespilotnog zrakoplova	Najveća dopuštena masa pri polijetanju m u gramima	Maksimalna razina zvučne snage L_{WA} u dB		
		od stupanja na snagu	od dvije godine nakon stupanja na snagu	od četiri godine nakon stupanja na snagu
C1	$250 \leq m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4\ 000$	$85 + 18,5 \log \frac{m}{900}$	$83 + 18,5 \log \frac{m}{900}$	$81 + 18,5 \log \frac{m}{900}$

Pri čemu je „log” logaritam s bazom 10.