



Dansk udgave

Retsforskrifter

57. årgang

12. december 2014

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1316/2014 af 11. december 2014 om godkendelse af aktivstoffet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler, om ændring af bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 og om medlemsstaternes forlængelse af midlertidige godkendelser af dette aktivstof⁽¹⁾ 1
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1317/2014 af 11. december 2014 om forlængelse af overgangsperioderne for kapitalgrundlagskrav vedrørende eksponeringer mod centrale modpart i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 575/2013 og (EU) nr. 648/2012⁽¹⁾ 6
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1318/2014 af 11. december 2014 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet⁽¹⁾ 8
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1319/2014 af 11. december 2014 om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager 39

DIREKTIVER

- ★ Kommissionens direktiv 2014/106/EU af 5. december 2014 om ændring af bilag V og VI til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet⁽¹⁾ 42

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

AFGØRELSE

2014/894/FUSP:

- ★ Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité's afgørelse EUTM Mali/4/2014 af 9. december 2014 om accept af et tredjeland's bidrag til Den Europæiske Unions militærmission med henblik på at bidrage til uddannelsen af Malis væbnede styrker (EUTM Mali) 50

2014/895/EU:

- ★ Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 10. december 2014 om fastlæggelse af, i hvilken form medlemsstaterne skal forelægge de oplysninger, der er omhandlet i artikel 21, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/18/EU om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer (meddelt under nummer C(2014) 9334)⁽¹⁾ 51

2014/896/EU:

- ★ Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 10. december 2014 om fastlæggelse af, i hvilken form medlemsstaterne skal forelægge oplysninger om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/18/EU om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer (meddelt under nummer C(2014) 9335)⁽¹⁾ 55

HENSTILLINGER

2014/897/EU:

- ★ Kommissionens henstilling af 5. december 2014 om forhold vedrørende ibrugtagning og anvendelse af strukturelt definerede delsystemer og køretøjer efter reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF og 2004/49/EF⁽¹⁾ 59

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS Gennemførelsesforordning (EU) Nr. 1316/2014

af 11. december 2014

om godkendelse af aktivstoffet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler, om ændring af bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 og om medlemsstaternes forlængelse af midlertidige godkendelser af dette aktivstof

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 af 21. oktober 2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler og om ophævelse af Rådets direktiv 79/117/EØF og 91/414/EØF ⁽¹⁾, særlig artikel 13, stk. 2, og artikel 78, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 80, stk. 1, litra a), i forordning (EF) nr. 1107/2009 finder Rådets direktiv 91/414/EØF ⁽²⁾, for så vidt angår godkendelsesprocedure og -betingelser, anvendelse på aktivstoffer, for hvilke der inden den 14. juni 2011 er truffet en afgørelse i overensstemmelse med direktivets artikel 6, stk. 3. Med hensyn til *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747 er betingelserne i artikel 80, stk. 1, litra a), i forordning (EF) nr. 1107/2009 opfyldt ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/253/EU ⁽³⁾.
- (2) Tyskland modtog den 21. oktober 2010 en ansøgning i henhold til artikel 6, stk. 2, i direktiv 91/414/EØF fra Mitsui AgriScience International SA/NV om optagelse af aktivstoffet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747 i bilag I til direktiv 91/414/EØF. Ved gennemførelsesgørelse 2011/253/EU blev det bekræftet, at dossieret var fuldstændigt og således principielt kunne anses for at opfylde data- og informationskravene i bilag II og III til direktiv 91/414/EØF.
- (3) For dette aktivstof er virkningerne for menneskers og dyrs sundhed og miljøet blevet vurderet i henhold til bestemmelserne i artikel 6, stk. 2 og 4, i direktiv 91/414/EØF for de anvendelsesformål, som ansøgeren har foreslået. Den udpegede rapporterende medlemsstat forelagde et udkast til vurderingsrapport den 14. januar 2013.
- (4) Udkastet til vurderingsrapport blev behandlet af medlemsstaterne og Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet (i det følgende benævnt »autoriteten«). Autoriteten forelagde den 27. marts 2014 Kommissionen sin konklusion ⁽⁴⁾ om vurderingen af pesticidrisikoen ved aktivstoffet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747. Udkastet til vurderingsrapport og autoritetens konklusioner blev behandlet af medlemsstaterne og Kommissionen i Den Stående Komité for Planter, Dyr, Foder og Fødevarer, og behandlingen blev afsluttet den 10. oktober 2014 med Kommissionens reviderede vurderingsrapport om *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747.

⁽¹⁾ EUT L 309 af 24.11.2009, s. 1.

⁽²⁾ Rådets direktiv 91/414/EØF af 15. juli 1991 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler (EFT L 230 af 19.8.1991, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/253/EU af 26. april 2011 om principiel anerkendelse af, at det dossier, der er fremlagt til detaljeret gennemgang med henblik på eventuel optagelse af metobromuron, S-abscisinsyre, *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* D747, *Bacillus pumilus* QST 2808 og *Streptomyces lydicus* WYEC 108 i bilag I til Rådets direktiv 91/414/EØF, er fuldstændigt (EUT L 106 af 27.4.2011, s. 13).

⁽⁴⁾ EFSA Journal 2014; 12(4): 3624. Foreligger online: www.efsa.europa.eu.

- (5) Det fremgår af de forskellige undersøgelser, at plantebeskyttelsesmidler, der indeholder *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747, kan forventes generelt at opfylde kravene i artikel 5, stk. 1, litra a) og b), og artikel 5, stk. 3, i direktiv 91/414/EØF, især med hensyn til de anvendelsesformål, der er undersøgt og udførligt beskrevet i Kommissionens reviderede vurderingsrapport. *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747 bør derfor godkendes.
- (6) Før et aktivstof godkendes, bør medlemsstaterne og de berørte parter have en rimelig frist til at forberede sig, så de kan opfylde de nye krav, godkendelsen medfører.
- (7) Uden at det berører de forpligtelser, der i henhold til forordning (EF) nr. 1107/2009 følger af godkendelsen, bør følgende betingelser dog finde anvendelse i betragtning af den særlige situation, der er opstået efter overgangen fra direktiv 91/414/EØF til forordning (EF) nr. 1107/2009. Medlemsstaterne bør have en frist på seks måneder efter godkendelsen til at tage eksisterende godkendelser af plantebeskyttelsesmidler, der indeholder *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747, op til fornyet overvejelse. Medlemsstaterne bør ændre, erstatte eller tilbagekalde godkendelserne, alt efter hvad der er relevant. Uanset ovenstående frist bør der afsættes en længere periode til indgivelse og vurdering af det fuldstændige dossier, jf. bilag III til direktiv 91/414/EØF, for hvert plantebeskyttelsesmiddel og for hvert påtænkt anvendelsesformål i overensstemmelse med de ensartede principper.
- (8) Erfaringerne fra tidligere optagelser i bilag I til direktiv 91/414/EØF af aktivstoffer, som er vurderet inden for rammerne af Kommissionens forordning (EØF) nr. 3600/92 ⁽¹⁾, har vist, at der kan opstå vanskeligheder med fortolkningen af de pligter, som indehavere af eksisterende godkendelser har med hensyn til adgang til data. For at undgå yderligere vanskeligheder synes det derfor nødvendigt at præcisere medlemsstaternes pligter, især pligten til at kontrollere, at indehaveren af en godkendelse kan påvise, at han har adgang til et dossier, der opfylder kravene i bilag II til direktivet. Denne præcisering pålægger dog ikke medlemsstaterne eller indehavere af godkendelser nye forpligtelser i forhold til de hidtil vedtagne direktiver om ændring af bilag I til det pågældende direktiv eller forordningerne om godkendelse af aktivstoffer.
- (9) I henhold til artikel 13, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1107/2009 bør bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 ⁽²⁾ ændres i overensstemmelse hermed.
- (10) Det er også hensigtsmæssigt at give medlemsstaterne tilladelse til at forlænge de midlertidige godkendelser af plantebeskyttelsesmidler, der indeholder *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747, for at give dem den nødvendige tid til at opfylde de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning, for så vidt angår disse midlertidige godkendelser.
- (11) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Godkendelse af aktivstof

Aktivstoffet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747, som opført i bilag I, godkendes på de betingelser, der er fastsat i samme bilag.

Artikel 2

Revurdering af plantebeskyttelsesmidler

1. Om nødvendigt ændrer eller tilbagekalder medlemsstaterne i henhold til forordning (EF) nr. 1107/2009 senest den 30. september 2015 eksisterende godkendelser af plantebeskyttelsesmidler, der indeholder *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747 som aktivstof.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EØF) nr. 3600/92 af 11. december 1992 om de nærmere bestemmelser for iværksættelsen af første fase af det arbejdsprogram, der er omhandlet i artikel 8, stk. 2, i Rådets direktiv 91/414/EØF om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler (EFT L 366 af 15.12.1992, s. 10).

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 af 25. maj 2011 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 for så vidt angår listen over godkendte aktivstoffer (EUT L 153 af 11.6.2011, s. 1).

Senest da skal medlemsstaterne navnlig kontrollere, at betingelserne i bilag I til nærværende forordning er overholdt, dog ikke betingelserne i kolonnen vedrørende særlige bestemmelser i samme bilag, og at indehaveren af godkendelsen er i besiddelse af eller har adgang til et dossier, der opfylder kravene i bilag II til direktiv 91/414/EØF, jf. betingelserne i direktivets artikel 13, stk. 1-4, samt artikel 62 i forordning (EF) nr. 1107/2009.

2. Uanset stk. 1 revurderer medlemsstaterne for hvert godkendt plantebeskyttelsesmiddel, der indeholder *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747, enten som eneste aktivstof eller som ét af flere aktivstoffer, der alle er optaget i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 pr. 31. marts 2015, midlet i overensstemmelse med de ensartede principper i artikel 29, stk. 6, i forordning (EF) nr. 1107/2009 på grundlag af et dossier, der opfylder kravene i bilag III til direktiv 91/414/EØF, idet der samtidig tages højde for kolonnen vedrørende særlige bestemmelser i bilag I til nærværende forordning. På grundlag af den vurdering fastslår medlemsstaterne, om midlet opfylder kravene i artikel 29, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1107/2009.

Derefter skal medlemsstaterne:

- a) hvis det drejer sig om et middel, der indeholder *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747 som eneste aktivstof, om nødvendigt ændre godkendelsen eller trække den tilbage senest den 30. september 2016, eller
- b) hvis det drejer sig om et produkt, der indeholder *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747 som ét af flere aktivstoffer, om nødvendigt ændre eller tilbagekalde godkendelsen senest den 30. september 2016 eller senest den dato, der er fastsat for en sådan ændring eller tilbagekaldelse i den eller de pågældende retsakter, hvorved det eller de pågældende stoffer blev optaget i bilag I til direktiv 91/414/EØF, eller hvorved det eller de pågældende stoffer blev godkendt, alt efter hvilket der er det seneste tidspunkt.

Artikel 3

Ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011

Bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 4

Forlængelse af eksisterende midlertidige godkendelser

Medlemsstaterne kan forlænge midlertidige godkendelser af plantebeskyttelsesmidler, der indeholder *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stamme D747 med en periode, der udløber senest den 30. september 2016.

Artikel 5

Ikrafttræden og anvendelsesdato

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. april 2015.

Artikel 4 anvendes dog fra forordningens ikrafttrædelse.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 2014.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand

BILAG I

Almindeligt anvendt navn, identifikationsnr.	IUPAC-navn	Renhed ⁽¹⁾	Godkendelsesdato	Udløbsdato for stoffets godkendelse	Særlige bestemmelser
<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> stamme D747 Referencenummer i Agricultural Research Culture Collection (NRRL), Peoria, Illinois, USA: B-50405 Deponeringsnummer i International Patent Organism Depository, Tokyo, Japan: FERM BP-8234.	Ikke relevant	Minimumskoncentration: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1. april 2015	31. marts 2025	Med henblik på gennemførelsen af de i artikel 29, stk. 6, i forordning (EF) nr. 1107/2009 nævnte ensartede principper skal der tages hensyn til konklusionerne i den reviderede vurderingsrapport om <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> stamme D747, særlig tillæg I og II, som færdigbehandlet i Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder den 10. oktober 2014. Ved denne samlede vurdering skal medlemsstaterne være særligt opmærksomme på beskyttelsen af brugerne og arbejdstagerne, under hensyntagen til at <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> stamme D747 skal betragtes som et potentielt sensibiliserende stof. Anvendelsesbetingelserne skal omfatte risikobegrænsende foranstaltninger, hvis det er relevant. Producenten skal sikre nøje opretholdelse af miljømæssige betingelser og kvalitetskontrolanalyser under fremstillingsprocessen.

⁽¹⁾ Yderligere oplysninger om aktivstoffets identitet og specifikation fremgår af den reviderede vurderingsrapport.

I del B i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 indsættes følgende:

Nr.	Almindeligt anvendt navn, identifikationsnr.	IUPAC-navn	Renhed ⁽¹⁾	Godkendelsesdato	Udløbsdato for stoffets godkendelse	Særlige bestemmelser
»83.	<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> stamme D747 Referencenummer i Agricultural Research Culture Collection (NRRL), Peoria, Illinois, USA: B-50405 Deponeringsnummer i International Patent Organism Depositary, Tokyo, Japan: FERM BP-8234.	Ikke relevant	Minimumskoncentration: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1. april 2015	31. marts 2025	Med henblik på gennemførelsen af de i artikel 29, stk. 6, i forordning (EF) nr. 1107/2009 nævnte ensartede principper skal der tages hensyn til konklusionerne i den reviderede vurderingsrapport om <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> stamme D747, særlig tillæg I og II, som færdigbehandlet i Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder den 10. oktober 2014. Ved denne samlede vurdering skal medlemsstaterne være særligt opmærksomme på beskyttelsen af brugerne og arbejdstagerne, under hensyntagen til at <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> stamme D747 skal betragtes som et potentielt sensibiliserende stof. Anvendelsesbetingelserne skal omfatte risikobegrænsende foranstaltninger, hvis det er relevant. Producenten skal sikre nøje opretholdelse af miljømæssige betingelser og kvalitetskontrolanalyser under fremstillingsprocessen.«

⁽¹⁾ Yderligere oplysninger om aktivstoffets identitet og specifikation fremgår af den reviderede vurderingsrapport.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1317/2014**af 11. december 2014****om forlængelse af overgangsperioderne for kapitalgrundlagskrav vedrørende eksponeringer mod centrale modparter i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 575/2013 og (EU) nr. 648/2012****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 575/2013 af 26. juni 2013 om tilsynsmæssige krav til kreditinstitutter og investeringsselskaber og om ændring af forordning (EU) nr. 648/2012 ⁽¹⁾, særlig artikel 497, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at undgå forstyrrelser af de internationale finansmarkeder og for ikke at stille institutter ugunstigt ved at lade dem være omfattet af strengere kapitalgrundlagskrav under proceduren for meddelelse af tilladelse til eller anerkendelse af eksisterende centrale modparter (CCP'er) er der i artikel 497, stk. 1 og 2, i forordning (EU) nr. 575/2013 fastsat en overgangsperiode, i hvilken alle CCP'er, med hvilke institutter, der er etableret i Unionen, clearer transaktioner, vil blive anset for at være QCCP'er.
- (2) Forordning (EU) nr. 575/2013 ændrede også Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 648/2012 ⁽²⁾ for så vidt angår en række input til beregning af institutternes kapitalgrundlagskrav vedrørende eksponeringer mod CCP'er. Ifølge artikel 89, stk. 5a, i forordning (EU) nr. 648/2012 skal visse CCP'er i en begrænset periode indbetale det totale beløb af initialmargenen, som de har modtaget fra clearingmedlemmerne. Denne overgangsperiode afspejler den periode, der er fastsat i artikel 497 i forordning (EU) nr. 575/2013.
- (3) Både overgangsperioden for kapitalgrundlagskrav i artikel 497, stk. 1 og 2, i forordning (EU) nr. 575/2013 og overgangsperioden vedrørende indberetning af initialmargenen i artikel 89, stk. 5a, første og andet afsnit, i forordning (EU) nr. 648/2012 skulle udløbe den 15. juni 2014.
- (4) Artikel 497, stk. 3, i forordning (EU) nr. 575/2013 bemyndiger Kommissionen til at vedtage en gennemførelsesretsakt med henblik på i undtagelsestilfælde at forlænge overgangsperioden med seks måneder. Denne forlængelse bør også gælde tidsfristerne i artikel 89, stk. 5a, i forordning (EU) nr. 648/2012. Disse overgangsperioder er allerede ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 591/2014 ⁽³⁾ forlænget med 6 måneder indtil den 15. december 2014.
- (5) Proceduren for meddelelse af tilladelse til eksisterende CCP'er etableret i Unionen er iværksat, men vil ikke være afsluttet i tide inden den 15. december 2014. Indtil videre er ingen af de eksisterende CCP'er, som er etableret i tredjelande, og som allerede har anmodet om anerkendelse, blevet anerkendt. Med en yderligere forlængelse af overgangsperioden vil institutter etableret i Unionen (eller datterselskaber heraf etableret uden for Unionen) derfor kunne undgå en væsentlig skærpelse af kapitalgrundlagskravet som følge af manglen på anerkendte CCP'er, som er etableret i hvert af disse relevante tredjelande, og som på en holdbar og lettilgængelig måde leverer den særlige form for clearingtjenesteydelser, som disse EU-institutter kræver. Selv om en sådan skærpelse kun er midlertidig, kunne den potentielt medføre, at de måtte trække sig tilbage som direkte deltagere i sådanne CCP'er, og dermed at der opstår forstyrrelser på de markeder, hvor disse CCP'er udøver aktiviteter. Det er derfor nødvendigt at forlænge overgangsperioderne med yderligere 6 måneder, dvs. indtil den 15. juni 2015.
- (6) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Det Europæiske Bankudvalg —

⁽¹⁾ EUT L 176 af 27.6.2013, s. 1.⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 648/2012 af 4. juli 2012 om OTC-derivater, centrale modparter og transaktionsregistre (EUT L 201 af 27.7.2012, s. 1).⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 591/2014 af 3. juni 2014 om forlængelse af overgangsperioderne vedrørende kapitalgrundlagskrav for eksponeringer for centrale modparter i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 575/2013 og forordning (EU) nr. 648/2012 (EUT L 165 af 4.6.2014, s. 31).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

15-månedersperioderne i henholdsvis artikel 497, stk. 1 og 2, i forordning (EU) nr. 575/2013 og i artikel 89, stk. 5a, første og andet afsnit, i forordning (EU) nr. 648/2012, som allerede forlænget i henhold til artikel 1 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 591/2014, forlænges med yderligere 6 måneder.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 2014.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1318/2014**af 11. december 2014****om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF ⁽¹⁾, særlig artikel 4, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 ⁽²⁾ er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (2) En række medlemsstater og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante i forbindelse med en ajourføring af denne liste, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Visse tredjelande har også forelagt relevante oplysninger. På grundlag af disse oplysninger bør fællesskabslisten ajourføres.
- (3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud over for dem i Unionen eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på fællesskabslisten.
- (4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber lejlighed til at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give en mundtlig redegørelse til Kommissionen og det udvalg, der er nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991 ⁽³⁾ (Udvalget for Luftfartssikkerhed).
- (5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget ajourføringer fra Kommissionen om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og gennemførelsesbestemmelserne hertil i Kommissionsforordning (EF) nr. 473/2006 ⁽⁴⁾ med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Angola, Botswana, Georgien, Republikken Guinea, Indien, Indonesien, Kasakhstan, Den Kirgisiske Republik, Libanon, Libyen, Madagaskar, Den Islamiske Republik Mauretanien, Mozambique, Nepal, Filippinerne, São Tomé og Príncipe, Sudan og Zambia. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen vedrørende Afghanistan, Ghana, Iran og Nordkorea. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget ajourføringer fra Kommissionen om tekniske samråd med Den Russiske Føderation.
- (6) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analysen af auditrapporterne fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) inden for rammerne af ICAO's verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). Medlemsstaterne opfordres til at prioritere rampeinspektioner for luftfartsselskaber med licens fra stater, for hvilke ICAO har påpeget betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, eller for hvilke EASA har konkluderet, at der findes betydelige mangler i deres sikkerhedstilsynsordning. Ud over Kommissionens drøftelser i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005 giver prioriteringen af rampeinspektioner mulighed for at skaffe yderligere oplysninger om sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaberne med licens fra disse stater.

⁽¹⁾ EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).

⁽³⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).

⁽⁴⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 af 22. marts 2006 om gennemførelsesbestemmelser til den fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, der er omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 8).

- (7) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analyserne af rampeinspektioner, der er udført som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (SAFA) i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽¹⁾.
- (8) Udvalget for Luftfartssikkerhed har også hørt redegørelser fra EASA om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i stater, som berøres af foranstaltninger eller overvågning i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005. Det er blevet underrettet om EASA's planer for og anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med sigte på at afhjælpe manglende overholdelse af gældende internationale standarder. Medlemsstaterne er også blevet opfordret til at reagere på disse anmodninger på et bilateralt grundlag og koordinere med Kommissionen og EASA. I den forbindelse understreger Kommissionen nytten af at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem ICAO's SCAN-database, om teknisk bistand, der ydes af Unionen og af dens medlemsstater med sigte på at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.
- (9) Udvalget for Luftfartssikkerhed har også hørt en redegørelse fra Eurocontrol, hvori der blev gjort status for SAFA's alarmfunktion og de aktuelle statistikker over alarmmeldinger for luftfartsselskaber med flyveforbud.

EU-luftfartsselskaber

- (10) Efter EASA's analyse af resultater af rampeinspektioner for luftfartøjer tilhørende EU-luftfartsselskaber eller af standardiseringsinspektioner udført af EASA såvel som specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har adskillige medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Grækenland oplyste, at den hellenske civile luftfartsmyndighed udførte inspektioner hos *Gain Jet Aviation* og *Skygreece Airlines*. I forbindelse med de supplerende inspektioner blev der ikke påvist større problemer.
- (11) Medlemsstaterne har gentaget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt, hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af passende sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Angola

- (12) Ved forordning (EF) nr. 474/2006, ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1197/2011 ⁽²⁾, tillades *TAAG Angolan Airlines*, der er certificeret i Angola, at beflyve Unionen med fire luftfartøjer af typen Boeing 737-700 med registreringsnummer D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ, tre luftfartøjer af typen Boeing 777-200 med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og to luftfartøjer af typen Boeing 777-300 med registreringsnummer D2-TEG og D2-TEH.
- (13) *TAAG Angolan Airlines* forelagde den 21. november 2014 via Angolas kompetente myndigheder (INAVIC), en anmodning om at tilføje et nyt luftfartøj af typen Boeing 777-300 til bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006. Der er imidlertid vedvarende problemer med at etablere og fastholde en regelmæssig kontakt til INAVIC og *TAAG Angolan Airlines*. Disse vanskeligheder berører ligeledes INAVIC's kontakt til ICAO, der på det seneste medførte en række aflysninger af ICAO's tidligere fastlagte audit. Dette er et tegn på interne kommunikationsproblemer inden for både *TAAG Angolan Airlines* og INAVIC samt mellem dem, hvilket gør det vanskeligt på passende vis at vurdere, om godkendelsen af *TAAG Angolan Airlines'* anmodning vil medføre sikkerhedsrisici. Derfor finder Kommissionen, at den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde går ud på at anmode både INAVIC og *TAAG Angolan Airlines* om fuldt ud at samarbejde med Kommissionen i den nærmeste fremtid med henblik på grundigt at gennemgå den aktuelle sikkerhedssituation i alle aspekter, herunder med hensyn til at føje nye luftfartøjer til *TAAG Angolan Airlines'* flåde.
- (14) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage yderligere luftfartøjer, der opereres af *TAAG Angolan Airlines*, på denne.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1197/2011 af 21. november 2011 (EUT L 303 af 22.11.2011, s. 14). Se navnlig 26. til 30. betragtning i nævnte forordning.

- (15) Medlemsstaterne vil fortsat skulle kontrollere TAAAG *Angolan Airlines'* faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Botswana

- (16) ICAO gennemførte i april 2013 et ICVM (ICAO Coordinated Validation Mission) i Botswana. Resultaterne af dette ICVM var delvis positive: Den reelle gennemførelse er forbedret. Der var dog også negative resultater, idet to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder blev påpeget. Derudover er der siden 2010 sket to havarier med luftfartøjer, som er registreret i Botswana.
- (17) På baggrund af de foreliggende oplysninger om den aktuelle mangel på reel gennemførelse af ICAO-standarder og anbefalet praksis, to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, de to havarier og den løbende kommunikation mellem Kommissionen og Botswanas civile luftfartsmyndighed (CAAB) anmodede Kommissionen i et brev til CAAB af 8. juli 2014 om oplysninger om luftfartsselskaber, der er certificeret i Botswana.
- (18) CAAB svarede den 3. oktober 2014 og afgav de ønskede oplysninger med henblik på at godtgøre, at statens reelt gennemfører ICAO-standarder og anbefalet praksis og afhjælper de to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.
- (19) At dømme ud fra disse oplysninger ønsker CAAB at få ICAO til at udføre et fornyet ICVM inden udgangen af dette år for at kontrollere, at de trufne afhjælpende foranstaltninger er tilstrækkelige til at afhjælpe de to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.
- (20) Vurderingen af de forelagte oplysninger tyder endvidere på, at alle luftfartsselskaber er underkastet fornyet certificering og har modtaget nye AOC på samme dato. Dette vil føre til en spidsbelastning i CAAB's arbejdsbyrde, hver gang disse AOC skal forlænges. CAAB har udarbejdet et tilsynsprogram for at varetage det sikkerhedsmæssige tilsyn med luftfartsselskaberne, men gennemførelsen af dette program er blevet forsinket. Endelig registreres der kun et begrænset antal anmærkninger i forbindelse med tilsynsaktiviteterne, og følgelig er det vanskeligt at fastslå CAAB's kapacitet til at løse nye sikkerhedsproblemer. For at afklare disse spørgsmål vil Kommissionen anmode om supplerende oplysninger og indbyde CAAB til et teknisk møde for at drøfte eventuelle yderligere oplysninger om sikkerhedstilsynssituationen i Botswana.
- (21) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Botswana på denne.

Luftfartsselskaber fra Georgien

- (22) Samrådene med Georgiens kompetente myndigheder (GCAA) videreføres med henblik på at overvåge GCAA's gennemførelse af den plan for afhjælpende foranstaltninger, der er udarbejdet som opfølgning på den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, som er påvist i forbindelse med ICAO's Comprehensive System Audit (CSA) i Georgien i oktober 2013.
- (23) På grundlag af oplysningerne fra GCAA om den indsats, som GCAA lægger for dagen for at få afhjulpet den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, fandt Kommissionen det unødvendigt at anmode GCAA om at give møde for Udvalget for Luftfartssikkerhed. Kommissionen aflagde rapport til Udvalget for Luftfartssikkerhed om gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, der er opstillet af GCAA.
- (24) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Georgien på denne.

Luftfartsselskaber fra Republikken Guinea

- (25) Som aftalt på mødet i Bruxelles i januar 2013 har de kompetente myndigheder i Republikken Guinea (DNAC) regelmæssigt forelagt oplysninger om den igangværende gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der blev godkendt af ICAO i december 2012, såvel som alle de aktiviteter, der er knyttet til den.

- (26) Den seneste statusrapport, der blev modtaget den 21. oktober 2014, beskriver de seneste aktiviteter og udviklingsforløbet vedrørende gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger. Uddannelse af personalet videreføres med henblik på at styrke tilsynskapaciteten yderligere — primært på områderne luftdygtighed og operationer. DNAC har videreført arbejdet med de udestående USOAP-anmærkninger i relation til de tilknyttede protokolspørgsmål ved hjælp af ICAO's onlineværktøj til kontinuerlig overvågning (CMA). Fra begyndelsen af august til udgangen af september 2014 gennemførte ICAO en validering af de protokolspørgsmål, der kunne verificeres uden at aflægge besøg på stedet. Dermed kunne der konstateres en mindre forbedring i den samlede reelle gennemførelse af de otte kritiske elementer.
- (27) Et lovinitiativ om at omlægge DNAC til en uafhængig, finansielt og operationelt autonom civil luftfartsmyndighed med egen forvaltningsstruktur forberedes. En civil luftfartsmyndighed i Guinea (AGAC), der er fuld overensstemmelse med ICAO's krav, forventes at blive oprettet i januar 2015.
- (28) Alle tidligere gældende AOC blev suspenderet ved udgangen af marts 2013. En fuldstændig ICAO-certificering (fem faser) af det nationale luftfartsselskab *PROBIZ Guinée* med ét luftfartøj af typen BE90 stadig under gennemførelse med hjælp og bistand fra en specifik mission fra African Civil Aviation Conference/Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation, herunder samtidig uddannelse af DNAC's inspektører i hele processen på arbejdsstedet. To andre luftfartsselskaber — *Eagle Air Guinée* og *Sahel Aviation Service Guinée* — har også indledt certificeringsprocessen. DNAC forventer med bistand fra det regionale ICAO-kontor i Dakar at afslutte certificeringsprocessen for alle tre luftfartsselskaber inden udgangen af 2014.
- (29) DNAC har anmodet om et ICVM for at validere fremskridt med hensyn til gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger. ICAO havde oprindeligt planlagt at foretage et ICVM i maj 2014. Ændringer i transportministeriets øverste ledelse medførte en forsinkelse, og dette ICVM blev foreløbig planlagt til anden halvdel af september 2014. Det igangværende Ebola-udbrud har gjort, at dette ICVM samt en ICAO-bistandsmission, der oprindeligt var planlagt at skulle finde sted i juli 2014, er udskudt på ubestemt tid.
- (30) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Republikken Guinea.
- (31) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kunne Kommissionen se sig nødsaget til at træffe foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Indien

- (32) Den 7. november 2014 fandt et teknisk møde sted i Bruxelles. Kommissionen og EASA samt højtstående repræsentanter fra det indiske generaldirektorat for civil luftfart (DGCA) deltog i mødet. Mødet omhandlede Indiens overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder og herunder den beslutning, USA's Federal Aviation Administration (FAA) havde truffet om at nedjustere Indiens status for overholdelse fra kategori 1 til kategori 2 som følge af de mangler, der blev påvist ved en audit inden for rammerne af programmet for evaluering af den internationale luftfartssikkerhed (IASA). DGCA forelagde nærmere oplysninger om status over planen for afhjælpende foranstaltninger, hvormed der tages fat på de bemærkninger, der er påvist i forbindelse med FAA's nedjustering af landets kategoristatus. DGCA gentog, at det havde truffet foranstaltninger for at afhjælpe de fleste FAA-anmærkninger, og at det har oprettet en struktureret plan for afhjælpende foranstaltninger angående de udestående problemområder. På det tekniske møde forelagde DGCA herudover oplysninger vedrørende spørgsmålet om bæredygtighed og de løbende forbedringer i denne henseende.
- (33) På dette tekniske møde gav DGCA tilsagn om at ville engagere sig fuldt ud i en dialog om sikkerhed med Kommissionen, bl.a. gennem yderligere møder, hvis og når Kommissionen finder det nødvendigt. DGCA påtog sig ligeledes at forelægge Kommissionen eventuelle relevante sikkerhedsoplysninger som led i de formelle samråd med de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Indien, i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006.
- (34) På grundlag af de oplysninger som er forelagt på det tekniske møde af 7. november 2014 og de forpligtelser, som DGCA påtog sig ved denne lejlighed, finder Kommissionen det ikke nødvendigt på nuværende tidspunkt at pålægge restriktioner for indiske luftfartsselskaber.
- (35) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Indien på denne.

- (36) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for indiske luftfartsselskaber i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Indonesien

- (37) Drøftelserne med Indonesiens kompetente myndigheder (DGCA) videreføres med henblik på at overvåge DGCA's fremskridt med hensyn til at sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.
- (38) DGCA's indsats for at etablere et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med ICAO's standarder anerkendes. Det anerkendes ligeledes, at DGCA udviste den nødvendige gennemsigtighed og vilje til at dele oplysninger.
- (39) ICAO gennemførte en Comprehensive System Audit («CSA») i perioden 5.-14. maj 2014. Den endelige rapport om denne audit forelå pr. 18. november 2014, og auditresultaterne viser, at der stadig er behov for betydelige forbedringer af Indonesiens system for tilsyn med sikkerheden. DGCA har foreslået ICAO en plan for afhjælpende foranstaltninger for at bringe de anmærkninger, der er påpeget i forbindelse med denne audit, ud af verden.
- (40) I september 2014 offentliggjorde Indonesiens nationale transportsikkerhedsudvalg den endelige rapport om Lion Airs havari, der indtraf den 13. april 2013 på Bali. Den omfattende rapport indeholder en analyse af havariet og indeholder sikkerhedsanbefalinger til luftfartsselskabet og DGCA m.fl.
- (41) På nuværende tidspunkt er der imidlertid intet objektive og afgørende belæg for, at gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger og sikkerhedsanbefalinger er tilstrækkelige.
- (42) I et brev af 20. oktober 2014 oplyste DGCA Kommissionen om, at fire nye luftfartsselskaber er certificeret siden den seneste ajourføring: AOC nr. 121-042 er udstedt til *PT. MY INDO Airlines* den 15. august 2014, AOC nr. 121-054 er udstedt til *PT Indonesia Air Asia Extra* den 28. august 2014, AOC nr. 135-052 er udstedt til *PT. Elang Lintas Indonesia* den 28. februar 2014, og AOC nr. 135-053 er udstedt til *PT. Elang Nusantara Airde* den 12. marts 2014. DGCA forelagde dog ikke nogen dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse luftfartsselskaber sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.
- (43) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres til også at indeholde disse fire luftfartsselskaber i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

- (44) Drøftelserne med Kasakhstans kompetente myndigheder (CAC) videreføres med henblik på at overvåge CAC's fremskridt med hensyn til at sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, i overensstemmelse med de internationale luftfartssikkerhedsstandarder.
- (45) CAC oplyste Kommissionen om udviklingen i relation til det ICVM, der fandt sted fra den 27. maj til den 4. juni 2014 i Kasakhstan, herunder status for de to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der blev påpeget af ICAO i 2009. CAC oplyste blandt andet, at den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed vedrørende udstedelse af luftfartøjers luftdygtighedsbeviser er bragt ud af verden, mens en anden vedrørende certificeringsprocessen i forbindelse med udstedelse af AOC endnu udestår.
- (46) *Air Astana* forelagde også sine regelmæssigt ajourførte oplysninger om udviklingen på sikkerhedsområdet i det pågældende luftfartsselskab, især hvad angår de seneste ændringer af flåden, som i øjeblikket tillades at beflyve Unionen. De fleste af nyanskaffelserne er nyfremstillede flyvemaskiner, som lejes i kraft af en finansiel leasing. Der er også en vis vækst i det nuværende og planlagte operationsniveau.
- (47) På grundlag af de tilgængelige oplysninger vedrørende Kasakhstans system for tilsyn med sikkerheden finder Kommissionen, at de kasakhiske luftfartsmyndigheder mangler tilstrækkeligt uddannede og erfarne inspektører til at lede certificeringsopgaver vedrørende AOC og særlige godkendelser, og at myndighederne på nuværende tidspunkt ikke kan sikre et løbende tilsyn på området flyveoperationer. De kasakhiske myndigheder opfordres derfor kraftigt til at optrappe deres indsats for at skabe overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

- (48) Kommissionen og EASA vil nøje overvåge CAC's fremskridt med hensyn til at ansætte, fastholde og opkvalificere sine inspektører samt de tiltag, CAC gør for at gennemføre planen for afhjælpende foranstaltninger i relation til de udestående betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.
- (49) Den 29. september 2014 anmodede Kommissionen CAC om ajourførte oplysninger om luftfartsselskaber, der er underlagt CAC's tilsyn, navnlig oplysninger vedrørende tilbagekaldelsen af AOC. CAC oplyste i sit svar Kommissionen om de AOC, der pt. er udstedt i Kasakhstan, og forelagde dokumentation angående tilbagekaldelsen af tre AOC, dvs. AOC fra *Jet One*, *Luk Aero* og *Air Trust Aircompany*.
- (50) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade *Jet One*, *Luk Aero* og *Air Trust Aircompany* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (51) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for *Air Astanas* luftfartøjer i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Den Kirgisiske Republik

- (52) Ved brev af 18. oktober 2014 og 13. november 2014 forelagde den kompetente myndighed i Den Kirgisiske Republik (KG CAA) ajourførte oplysninger om luftfartsselskaber, som er certificeret i dette land, der i øjeblikket er omfattet af driftsforbud i Unionen. Ifølge disse breve og den ledsagende dokumentation har KG CAA suspenderet AOC for fire luftfartsselskaber, nemlig *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* og *Click Airways*, og myndigheden har tilbagekaldt AOC fra *Kyrgyz Trans Avia*. Ifølge Den Kirgisiske Republiks lovgivning svarer suspensionen af et AOC til en tilbagekaldelse, når indehaveren af et suspenderet AOC ikke har ansøgt om en certificeringsprocedure inden tre måneder efter suspensionen. *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* og *Click Airways* har ikke ansøgt om en sådan certificering efter suspensionen af deres AOC. Følgelig kan deres AOC anses for tilbagekaldt.
- (53) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* og *Kyrgyz Trans Avia* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Libanon

- (54) Drøftelser med Libanons kompetente myndigheder (DGCA Libanon) fortsætter med henblik på at få bekræftet, at Libanon er i færd med at afhjælpe de mangler, der blev konstateret af ICAO i forbindelse med det koordinerings- og valideringsbesøg (ICVM), som er foretaget i Libanon fra den 5. til den 11. december 2012. DGCA Libanon har udarbejdet en plan for afhjælpende foranstaltninger og er i færd med at gennemføre disse foranstaltninger, navnlig med hensyn til den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed angående certificering af luftfartsselskaber i Libanon.
- (55) På et teknisk møde den 14. juli 2014 forelagde DGCA Libanon oplysninger om ledelsesmæssige ændringer, ansættelse af nyt personale både hos DGCA Libanon og udstationeret fra *Middle East Airlines*, forbedret årsagsanalyse af den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed og den politiske bevågenhed med hensyn til de påkrævede forbedringer i Libanon. DGCA Libanon forelagde en udtømmende liste over gyldige AOC i Libanon og oplysninger om fornyelse af AOC for to luftfartsselskaber.
- (56) DGCA Libanon meddelte Kommissionen, at rapporten om afhjælpningen af den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed er sendt til ICAO. På nuværende tidspunkt vil de afhjælpende foranstaltninger dog stadig skulle verificeres.
- (57) Den 14. og 15. oktober 2014 aflagde Kommissionen et uformelt besøg hos DGCA Libanon. Under dette besøg fremhævede Libanon fremskridtene i DGCA siden juli 2014, som er opnået bl.a. takket være et godt samspil med Unionen. Libanon vedkender sig den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, som er påpeget af Organisationen for International Civil Luftfart, og har kontrolleret alle AOC. DGCA Libanon understregede, at Generaldirektoratet for civil luftfart i mellemtiden har opnået fuld bemyndigelse til at overvåge alle sikkerhedsaspekter hos alle luftfartsselskaber, men at der endnu ikke er oprettet en uafhængig civil luftfartsmyndighed med tilstrækkelige midler. Libanon forelagde yderligere oplysninger om landets luftfartssikkerhedshandlingsplan den 9. november 2014, herunder planer for videreudvikling af en selvstændig civil luftfartsmyndighed.

- (58) I lyset heraf vil samrådet med de libanesiske myndigheder fortsætte i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (59) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Libanon på denne.
- (60) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Libyen

- (61) I april 2012 indvilgede Libyens kompetente myndigheder (LYCAA) i at begrænse alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, mht. at beflyve Unionen. Det var hensigten at give LYCAA tid til at foretage en fornyet certificering af luftfartsselskaberne og oprette en tilstrækkelig tilsynskapacitet for at sikre overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder.
- (62) Kommissionen har overvåget effektiviteten af disse begrænsninger. Kommissionen har også gennemført regelmæssige drøftelser med LYCAA om myndighedens fremskridt med hensyn til at reformere sit civile luftfartssikkerhedssystem.
- (63) Indtil marts 2014 kunne visse fremskridt konstateres hos både LYCAA og de væsentligste luftfartsselskaber *Libyan Airlines* og *Afriqiyah Airways*. Imidlertid tog certificeringen af disse luftfartsselskaber meget længere tid end ventet.
- (64) Kommissionen stadfæster sin erklæring fra april 2014 ⁽¹⁾ om, at inden LYCAA kan tillades at udstede godkendelser af, at dens luftfartsselskaber beflyver Unionen, bør det godtgøres til Kommissionens tilfredshed, at processen med henblik på fornyet certificering reelt er afsluttet, og at der foretages et passende løbende tilsyn i overensstemmelse med ICAO's standarder.
- (65) Men sikkerhedssituationen i Libyen forværredes betydeligt i løbet af juni og juli 2014 — navnlig efter at voldshandlinger brød ud i og omkring Tripolis internationale lufthavn. Denne sikkerhedsmæssigt ustabile situation varer ved. Voldshandlingerne har medført alvorlige ødelæggelser af og skader på bygninger, infrastruktur og luftfartøjer på jorden i Tripolis internationale lufthavn, hvilket gør det umuligt at benytte lufthavnen og det lokale luftrum.
- (66) I betragtning af den uigennemskuelige status med hensyn til LYCAA's kapacitet til at føre korrekt tilsyn med sine luftfartsselskaber efter voldshandlingerne og i fraværet af en stabil og effektiv regering føler Kommissionen ikke den nødvendige tiltro til, at LYCAA fortsat kan overlades enekompetencen til at begrænse de libyske luftfartsselskabers beflyvning af Unionen. Kommissionen er heller ikke overbevist om, at LYCAA evner at opfylde sine internationale forpligtelser med hensyn til tilsynet med sine luftfartsselskabers sikkerhed. Kommissionen er endvidere betænkelig ved det store antal luftfartøjer, som er beskadiget under voldshandlingerne, og betvivler, at der føres tilstrækkelig kontrol med deres vedvarende luftdygtighed.
- (67) LYCAA's mundtlige redegørelse til Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed den 25. november 2014 om myndighedernes tiltag for at garantere luftfartssikkerheden i Libyen gjorde det klart, at der trods den ihærdige indsats under LYCAA's nuværende ledelse fortsat er væsentlige betænkeligheder ved, om de overhængende sikkerhedsrisici i luftfarten imødegås i tilstrækkelig grad. Disse betænkeligheder underbygges i væsentlig grad af den vedvarende ustabilitet.
- (68) Som følge af den manglende klarhed over LYCAA's kapacitet til at føre et tilstrækkeligt tilsyn med libyske luftfartsselskaber og holde overhængende sikkerhedsrisici under kontrol vurderes det, at LYCAA ikke er i stand til at opfylde sine internationale forpligtelser i relation til luftfartssikkerheden.
- (69) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres til også at indeholde alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

⁽¹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 368/2014 af 10. april 2014 (EUT L 108 af 11.4.2014, s. 16). Se navnlig 64. betragtning i denne forordning.

Luftfartsselskaber fra Madagaskar

- (70) Drøftelserne med Madagaskars kompetente myndigheder videreføres med det formål at overvåge disse myndigheds fremskridt med hensyn til at sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Madagaskar, i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.
- (71) Den 23. oktober 2014 holdt Kommissionen med bistand fra EASA et samråd med Madagaskars kompetente myndigheder og repræsentanter for luftfartsselskabet *Air Madagascar*. På dette møde forelagde luftfartsselskabet oplysninger om udviklingen i dets flåde og oplyste bl.a., at de to luftfartøjer af typen Boeing 737, som er opført i bilag B til forordning (EU) nr. 474/2006, gradvist vil blive udskiftet fra 2015 med luftfartøjer af samme type, og at et luftfartøj af typen ATR 72/600 vil blive føjet til flåden i første kvartal af 2015.
- (72) Den 10. november 2014 anmodede luftfartsselskabet *Air Madagascar* om, at bilag B ændres, således at beflyvning tillades med de nye luftfartøjer af typen Boeing 737, der vil træde i stedet for de eksisterende luftfartøjer af typen Boeing 737 i luftfartsselskabets flåde, og med luftfartøjet af typen ATR 72-600, der vil blive føjet til flåden.
- (73) *Air Madagascar* forelagde dokumentation for, at selskabets flådes sikkerhedsresultater er forbedret. Madagaskars kompetente myndigheder erklærede, at de, for så vidt angår operationer, der gennemføres med luftfartøjer af typen B737, er tilfredse med den nuværende overholdelsesgrad, der er demonstreret af *Air Madagascar* med hensyn til ICAO-krav. Medlemsstaterne og EASA bekræftede, at der ikke var konstateret nogen specifikke fejl/mangler ved rampeinspektioner i EU-lufthavne inden for rammerne af SAFA-programmet.
- (74) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for så vidt angår *Air Madagascar*. Bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 bør ændres for at tillade beflyvning med luftfartøjer af typen B737 samt luftfartøjer af typen ATR 72/42, der er eller vil blive opført på *Air Madagascars* AOC.
- (75) Medlemsstaterne fortsætter med at kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for *Air Madagascars* luftfartøjer i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Mauretanien

- (76) EASA oplyste Kommissionen om rapporter angående luftfartsselskabet *Mauritania Airlines International* (MAI), hvori der påpeges alvorlige sikkerhedsmangler og vedholdende undladelse af at afhjælpe mangler, der er afsløret ved rampeinspektioner i SAFA-programmets regi. Disse mangler vedrører beregninger i forbindelse med flyveplanlægning og -præstation. På trods af visse forbedringer for så vidt angår luftfartøjers stand, påvirker arten og alvoren af de nylige anmærkninger direkte sikkerheden ved flyveoperationer og gør afhjælpende foranstaltninger påkrævet.
- (77) Kommissionen har direkte underrettet de kompetente nationale myndigheder (ANAC) og *Mauritania Airlines International* (MAI) om disse mangler, for at de hurtigt kan iværksætte udbedrende foranstaltninger. ANAC bekræftede modtagelsen ved at rapportere om en række afhjælpende foranstaltninger og om resultaterne af den seneste ICAO-audit på områderne flyvepladser og luftfartstjenester.
- (78) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Mauretanien på denne.
- (79) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Mozambique

- (80) Mozambiques kompetente myndigheder (IACM) har aflagt rapport om den igangværende gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der er forelagt for og godkendt af ICAO. Ifølge den seneste statusrapport og ledsagedokumenter, som Kommissionen og EASA modtog den 26. september 2014, arbejder IACM fortsat på at ajourføre den retlige ramme ved at fremlægge lovforslag om yderligere at tilpasse loven om civil luftfart til ICAO's krav, at få sin rolle opgraderet fra blot at være tilsynsmyndighed til at være en egentlig myndighed og videreføre tilpasningen af sine eksisterende forskrifter til de ændrede ICAO-standarder og anbefalet praksis (SARP). Rekruttering og uddannelse af personalet videreføres med henblik på at styrke tilsynskapaciteten yderligere — primært på områderne flyveoperationer og certifikater, luftdygtighed og håndhævelse. Den interne kapacitetsopbyggende indsats styrkes gennem partnerskaber med afrikanske og europæiske myndigheder samt med de regionale organisationer. Der er gennemført en analyse af manglerne med hensyn til flyvepladscertificering for alle lufthavne, og der er anmodet om en udførlig plan for certificering af de internationale lufthavne (Maputo, Beira og Nacala) med henblik på at indlede processen i 2015. Det statslige sikkerhedsprogram er udarbejdet og forventes at være fuldført senest i 2017.
- (81) IACM har arbejdet videre med de udestående USOAP-anmærkninger i relation til de tilknyttede protokolspørgsmål. Hertil kommer, at mange af de nødvendige forskrifter og procedurer til støtte for svar er udarbejdet og den dertil hørende dokumentation uploadet ved hjælp af ICAO's onlineværktøj CMA. Man afventer pt. ICAO's validering af disse foranstaltninger.
- (82) IACM har anmodet om et ICVM for at få valideret fremskridt med hensyn til gennemførelsen af sin plan for afhjælpende foranstaltninger; dette er nu planlagt til at finde sted fra den 26. november til den 4. december 2014 og dækker lovgivningen, den civile luftfartsmyndigheds organisation, flyvepladser og luftfartstjenesten.
- (83) Kommissionen noterer sig IACM's rapport om de betydelige fremskridt med hensyn til at afhjælpe mangler, som ICAO har påvist, og myndigheden tilskyndes til at afslutte sit arbejde med at etablere et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med de internationale standarder. De betydelige fremskridt, der allerede er opnået, og de forventede yderligere fremskridt anerkendes, og Unionens sikkerhedskontrolbesøg kunne finde sted i første kvartal af 2015. For indeværende er det imidlertid en kendsgerning, at der stadig er behov for at tage helt og fuldt højde for adskillige vigtige luftfartssikkerhedsrelaterede problemer.
- (84) Efterforskningen af havariet, der ramte luftfartsselskabet *Linhas Aéreas de Moçambique S.A. (LAM)* den 29. november 2013, er stadig i gang. Den endelige rapport over havarieafterforskningen forventes at foreligge ved udgangen af 2014. Efter havariet foretog LAM en omfattende gennemgang af selskabets interne flyvesikkerheds- og luftfartssikkerhedsrelaterede uddannelser, mekanismer og procedurer, hvilket mundedede ud i mere stringente organisatoriske og operationelle krav. Sideløbende hermed er der blevet arbejdet videre på yderligere at forbedre sikkerhedsstyringssystemet (SMS) med særlig vægt på analyse og udveksling af flyvedata.
- (85) IACM rapporterede også, at de viderefører processen med henblik på certificering af luftfartsselskaber i overensstemmelse med ICAO's SARP. Ifølge den liste, som IACM forelagde, er et nyt luftfartsselskab, *Makond Lda*, blevet certificeret. IACM kunne dog ikke forelægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med dette luftfartsselskab sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.
- (86) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at tilføje luftfartsselskabet *Makond Lda*, i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Nepal

- (87) Kommissionen har videreført sine drøftelser med den kompetente myndighed i Nepal (CAAN) for at fastslå myndighedens kapacitet til i tilstrækkelig grad at gennemføre og håndhæve de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (88) Efter anmodning fra Kommissionen forelagde CAAN dokumentation om fremskridt med hensyn til tilsynet med sikkerhed og herunder med at afhjælpe de mangler, der er afdækket i forbindelse med Unionens kontrolbesøg i Nepal i februar 2014, ICAO's betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, samt ICAO's audit.

- (89) Kommissionen og EASA holdt et møde med CAAN den 24. september 2014. Mødet fokuserede især på de opnåede fremskridt inden for flyvebesætningers certifikater, certificering af luftfartsselskaber og tilsyn med flyveoperationer.
- (90) Der er imidlertid tegn på, at fremskridtene er utilstrækkelige, og at der er behov for mere tid. Navnlig hersker der tvivl om, hvorvidt CAAN hidtil har været tilstrækkelig opmærksom på kravene til flyvebesætninger, der opererer i en besætning med flere besætningsmedlemmer, navnlig fordi en mangelfuld uddannelse af flyvebesætningen påpeges som en sandsynlig årsag i havarirapporten efter dødsulykken den 16. februar 2014.
- (91) Dertil kommer, at der stadig er betænkeligheder ved, hvorvidt CAAN's fornyede certificering af luftfartsselskaber er utilstrækkelig og kan være uegnet til at sikre, at alle nepalesiske luftfartsselskaber opfylder de internationale krav til luftfartssikkerhed. CAAN tilskyndes derfor til at søge ekspertbistand på de relevante områder for at vurdere processen, kontrollere egnetheden heraf og om fornødent træffe foranstaltninger.
- (92) Et møde mellem Kommissionen, EASA og henholdsvis *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* og *Yeti Airlines* blev holdt den 11. november 2014 for at gennemgå fremskridt med hensyn til de bemærkninger, som er afgivet i forbindelse med Unionens kontrolbesøg på stedet, og andre spørgsmål vedrørende forbedring af luftfartssikkerheden i Nepal.
- (93) Der ses med tilfredshed på visse luftfartsselskabers evne til at styre risici i deres operationer på et niveau, som peger i retning af, at de evner at afbøde risici, der opstår som følge af et utilstrækkeligt tilsyn fra CAAN's side. Imidlertid finder Kommissionen, at Nepals kompetente myndigheder på nuværende tidspunkt er ude af stand til i tilstrækkelig grad at gennemføre og håndhæve de relevante internationale sikkerhedsstandarder på et niveau, som kunne berettige til at lempe det nuværende driftsforbud.
- (94) Det bør bemærkes, at Kommissionen den 25. august 2014 skrev til CAAN for at få ajourførte oplysninger om luftfartsselskaber, der er underlagt myndighedens tilsyn. I et brev af 10. september 2014 oplyste CAAN Kommissionen om, at et nyt luftfartsselskab er blevet certificeret siden den seneste ajourføring: AOC nr. 082/2014 var blevet udstedt til *Manang Air Pvt. Ltd.* den 3. juli 2014. CAAN forelagde dog ikke nogen dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med dette luftfartsselskab sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.
- (95) Luftfartsselskaber, som tidligere havde et særskilt AOC udstedt alene for deres internationale operationer, har nu fået udstedt ét AOC, der omfatter alle operationer. Derfor har CAAN tilbagekaldt AOC nr. 058/2010, der tilhørte *Buddha Air (International Operations)*, og AOC nr. 059/2010, der tilhørte *Shree Airlines (International Operations)*.
- (96) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at tilføje *Manang Air Pvt. Ltd.* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 og for at lade *Buddha Air (International Operations)* og *Shree Airlines (International Operations)* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Filippinerne

- (97) Den 9. april 2014 bekendtgjorde FAA sin beslutning om at opgradere Filippinernes kategoristatus for overholdelse fra niveau 2 til niveau 1 inden for rammerne af IASA-auditprogrammet. I et brev af 24. juli 2014 til Kommissionen henviste Filippinernes myndigheder for civil luftfart (CAAP) til FAA's beslutning om at opgradere Filippinernes kategoristatus. I dette brev er der også henvist til meddelelsen fra ICAO om, at Filippinerne har afhjulpet de tidligere påviste betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Endelig anførte CAAP i dette brev, at dens næste mål var at få ophævet driftsforbuddet for luftfartsselskaber, som er certificeret i Filippinerne, og som stadig var underlagt driftsforbud i Unionen.
- (98) I et brev til CAAP af 22. september 2014 gentog Kommissionen, at enhver afgørelse om at lade luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne, udgå af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen skal træffes på grundlag af en evidensbaseret tilgang. I den forbindelse blev der den 4. november 2014 holdt et teknisk møde med eksperter fra Kommissionen og EASA samt højststående repræsentanter fra CAAP.
- (99) Den dokumentation, som CAAP forelagde før og på det tekniske møde den 4. november 2014, omfattede nærmere oplysninger om CAAP's aktuelle organisationsstruktur og forslag til forbedringer, som vil styrke dens tilsynskapacitet. Der blev ligeledes forelagt nærmere oplysninger om CAAP's løbende tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne. CAAP nævnte også igangværende forbedringer af infrastrukturen og forelagde en ajourføring af den påtænkte videreudvikling af myndighedens statslige sikkerhedsprogram (SSP).

- (100) Kommissionen foreslog endvidere i sit brev af 22. september 2014, at EASA kunne aflægge et besøg på stedet for at yde Filippinerne teknisk bistand. Besøget blev gennemført i ugen fra den 10. november 2014.
- (101) Drøftelsen og den dokumentation, som CAAP stillede til rådighed på det tekniske møde af 4. november 2014, anses for lovende med hensyn til de fremskridt, som Filippinerne kompetente myndigheder har gjort angående tilsynet med luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne. Dette åbner mulighed for, at Unionen kan aflægge et kommende kontrolbesøg på stedet.
- (102) Angående CAAP's mål om at ansøge om en fuldstændig ophævelse af driftsforbuddet for luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne, er der imidlertid behov for at understrege, at det vil kræve en fuld vurdering af alle relevante oplysninger, og at resultatet af Unionens kontrolbesøg på stedet skal være tilfredsstillende.
- (103) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Filippinerne på denne.
- (104) Medlemsstaterne vil fortsat skulle kontrollere *Philippine Airlines'* og *Cebu Pacific Airs* faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

- (105) Kommissionen, EASA og medlemsstaterne har fortsat nøje overvåget sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation og beflyver Unionen, herunder gennem prioritering af rampeinspektioner, som udføres for visse russiske luftfartsselskaber i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- (106) Den 15. juli 2014 mødtes Kommissionen med repræsentanter for luftfartsselskabet *Kogalymavia* med henblik på at efterprøve effektiviteten af de foranstaltninger, som det pågældende luftfartsselskab har truffet for at forbedre sikkerhedsniveauet. Samlet set forekommer de fremskridt, som *Kogalymavia* har opnået, at være holdbare. Luftfartsselskabet opfordres til at videreføre arbejdet med at etablere en positiv sikkerhedskultur internt i sin organisation og herunder indberette afgørende sikkerhedsrelaterede oplysninger.
- (107) Den 6. november 2014 mødtes Kommissionen bistået af EASA og en medlemsstat med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed (FATA). Formålet med dette møde var at sikre, at anmærkninger, der er påvist hos russiske luftfartsselskaber i forbindelse med SAFA-rampeinspektioner i de seneste 12 måneder, er afhjulpel på passende vis af disse luftfartsselskaber. På mødet påtog FATA sig yderligere at undersøge de bagvedliggende årsager til visse alvorlige anmærkninger og til at følge op på de tilfælde, hvor en manglende overholdelse endnu ikke er blevet korrekt afhjulpel.
- (108) Den 21. november 2014 oplyste FATA Kommissionen om, at myndigheden havde henstillet til sine luftfartsselskaber, at de i rette tid får taget højde for alle udestående anmærkninger i SAFA-databasen, og at afhjælpende foranstaltninger tages i anvendelse for at undgå problemer med hensyn til SAFA-inspektioner og -anmærkninger.
- (109) Ud fra de disponible oplysninger blev det konkluderet, at der ikke er behov for en høring i Udvalget for Luftfarts-sikkerhed af de russiske luftfartsmyndigheder eller af luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation.
- (110) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation på denne.
- (111) Medlemsstaterne vil dog fortsat skulle kontrollere Den Russiske Føderations luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012. Hvis disse inspektioner peger i retning af en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe foranstaltninger mod luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra São Tomé og Príncipe

- (112) Efter en lang periode uden kontakt rapporterede de kompetente myndigheder i São Tomé og Príncipe (INAC) den 22. september 2014 om de opnåede fremskridt i denne periode.
- (113) Den 28. maj 2014 bekendtgjorde ICAO endvidere, at de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder er afhjulpel for så vidt angår processen til certificering af luftfartsoperatører og overvågning tillige med den sikkerhedsbeskyttelse, som flyvepladsoperatører tilvejebringer. Dermed har São Tomé og Príncipe afhjulpel alle tidligere påviste betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.
- (114) For øjeblikket gennemføres planen for afhjælpende foranstaltninger, som INAC har forelagt. Af resuméet af gennemførelsen pr. medio april 2014 fremgår det, at 20 % af de aktiviteter, som efter planen skal gennemføres inden udgangen af november 2014, er planmæssigt gennemført, og 25 % af disse aktiviteter er stadig i gang, medens de resterende 55 % endnu ikke er påbegyndt, og deres forventede færdiggørelsesdato er udskudt væsentligt.
- (115) INAC har tilbagekaldt AOC fra otte luftfartsselskaber: *British Gulf International Company Ltd*, *Executive Jet Services*, *Global Aviation Operation*, *Goliath Air*, *Island Oil Exploration*, *Transafrik International Ltd*, *Transcargo* og *Transliz Aviation*. INAC har forelagt skriftlig dokumentation for, at disse luftfartsselskabers AOC er tilbagekaldt.
- (116) Kommissionen noterer sig den positive udvikling, som INAC meddeler, og ser navnlig med tilfredshed på, at AOC tilbagekaldes fra luftfartsselskaber, som har deres hovedforretningssted uden for landet, og at alle deres luftfartøjer slettes fra São Tomé og Príncipes register.
- (117) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade disse luftfartsselskaber udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (118) INAC rapporterede også, at der er udstedt AOC til luftfartsselskaberne *STP Airways* og *Africa's Connection*. INAC kunne dog ikke forelægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse to luftfartsselskaber sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.
- (119) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at tilføje luftfartsselskaberne *STP Airways* og *Africa's Connection* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Sudan

- (120) Sudans civile luftfartsmyndighed (SCAA) forelagde Kommissionen oplysninger om fire luftfartsselskaber: *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) og *Tarco Air* (TRQ). Af den ledsagende dokumentation fremgår det, at disse luftfartsselskabers sikkerhedsstyring befinder sig på forskellige niveauer. Ikke desto mindre tyder disse dokumenter på, at der er gjort gode fremskridt, og at der kunne blive tale om at forberede Unionens kontrolbesøg i 2015.
- (121) SCAA oplyste også Kommissionen om resultaterne af ICAO's seneste audit på områderne flyvepladser og luftfartstjenester. Selv om disse audits vedrører områder, som oftest ikke vedrører de tekniske aspekter af Unionens væsentligste betænkeligheder angående luftfartsselskaber, som er registreret i Sudan, dvs. personcertifikater, operationer og luftdygtighed, har denne påvist, at SCAA har bestræbt sig på at tage højde for alle spørgsmål om luftfartssikkerhed i en helhedsorienteret tilgang.
- (122) SCAA har efter alt at dømme vedtaget varige forbedringer på en realistisk og progressiv måde. Imidlertid er der fortsat behov for en grundig vurdering for at fastslå, hvorvidt SCAA og luftfartsselskaber, der er certificeret i Sudan, overholder de internationale sikkerhedsstandarder. Desuden skal yderligere verifikation i form af Unionens kontrolbesøg finde sted, inden der kan tages stilling til eventuelle forslag til ændringer af fællesskabslisten over luftfartsselskaber, som er omfattet af driftsforbud i Unionen.
- (123) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Sudan på denne.

Luftfartsselskaber fra Zambia

- (124) Ved brev af 15. maj 2014 rapporterede Zambias ministerium for civil luftfart til Kommissionen, at Zambias civile luftfartsmyndighed (ZCAA) er operationel, og at man er i færd med at styrke den forvaltningsmæssige kapacitet. Dette brev indeholdt også en ajourføring angående de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet for at afhjælpe de eksisterende mangler, herunder en sikkerhedsplan, som Kommissionen modtog den 5. august 2014. I denne sikkerhedsplan fastlægges de yderligere foranstaltninger, der skal træffes for at indføre et produktivt og effektivt regulerings- og tilsynssystem i Zambia, og den indeholder klare mål på kort, mellemlang og lang sigt.
- (125) Zambias ministerium for civil luftfart har efter alt at dømme gjort fremskridt, og Zambias myndigheder tilskyndes til fortsat at skabe yderligere forbedringer, således at de nuværende begrænsninger kan tages op til fornyet overvejelse på et passende tidspunkt efter den nødvendige kontrol. I øjeblikket findes der imidlertid en række væsentlige mangler, bl.a. vedrørende oprettelsen af ZCAA, herunder et tilstrækkeligt antal korrekt uddannede medarbejdere, og ajourføringen af lovgivning og forskrifter til gennemførelse af bestemmelserne i ICAO's bilag, som er udpeget i sikkerhedsplanen, og for hvilke der endnu ikke er truffet relevante foranstaltninger.
- (126) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Zambia på denne.
- (127) I betragtning af betydningen for sikkerheden anerkendes det i artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2111/2005, at det er nødvendigt at træffe hurtige afgørelser og om nødvendigt skabe mulighed for en hasteprocedure. For at beskytte følsomme oplysninger og minimere de kommercielle virkninger er det derfor afgørende, at afgørelser om at ajourføre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen, offentliggøres og træder i kraft straks efter vedtagelsen.
- (128) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (129) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 474/2006 foretages følgende ændringer:

- 1) Bilag A erstattes af teksten i bilag A til nærværende forordning;
- 2) Bilag B erstattes af teksten i bilag B til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 2014.

På Kommissionens vegne
For formanden
Violeta BULC
Medlem af Kommissionen

BILAG A

**LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, FOR HVIS VEDKOMMENDE ALLE FORMER FOR DRIFT ER
OMFATTET AF FORBUD I EU MED UNDTAGELSER ⁽¹⁾**

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republikken Ghana
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			Den Islamiske Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Den Islamiske Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Den Islamiske Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Ukendt	PIR	Den Islamiske Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Den Islamiske Republik Afghanistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Angola, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, herunder:			Republikken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukendt	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola

⁽¹⁾ Luftfartsselskaber, der er opført i bilag A, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republikken Angola
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Benin, herunder:			Republikken Benin
AERO BENIN	PEA nr. 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	AEB	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA nr. 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Ukendt	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Republikken Benin
COTAIR	PEA nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA nr. 016/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	TNB	Republikken Benin
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Congo, herunder:			Republikken Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republikken Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Ukendt	Republikken Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Ukendt	Republikken Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republikken Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Ukendt	Republikken Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Ukendt	Republikken Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republikken Congo

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:			Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministers underskrift (anordning nr. 78/205)	LCG	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			Ækvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			Eritrea

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Gabonesiske Republik, undtagen Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:			Den Gabonesiske Republik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Den Gabonesiske Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Den Gabonesiske Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Den Gabonesiske Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Den Gabonesiske Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Den Gabonesiske Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Den Gabonesiske Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Den Gabonesiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Indonesien, undtagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua og Indonesia Air Asia, herunder:			Republikken Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Ukendt	Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republikken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Ukendt	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republikken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Ukendt	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republikken Indonesien
BATIK AIR	121-050	BTK	Republikken Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republikken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukendt	Republikken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republikken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republikken Indonesien
EASTINDO	135-038	ESD	Republikken Indonesien
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Ukendt	Republikken Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Ukendt	Republikken Indonesien
ENGANG AIR SERVICE	135-045	Ukendt	Republikken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Ukendt	Republikken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republikken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Republikken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republikken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republikken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republikken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republikken Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Ukendt	Republikken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republikken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republikken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
MARTABUANA ABADION	135-049	Ukendt	Republikken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Ukendt	Republikken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
MY INDO AIRLINES	121-042	Ukendt	Republikken Indonesien
NAM AIR	121-058	Ukendt	Republikken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republikken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukendt	Republikken Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republikken Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Ukendt	Republikken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republikken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukendt	Republikken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukendt	Republikken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republikken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ukendt	Republikken Indonesien
SKY AVIATION	121-028	Ukendt	Republikken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Ukendt	Republikken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republikken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republikken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republikken Indonesien
SURYA AIR	135-046	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republikken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republikken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesien
UNINDO	135-040	Ukendt	Republikken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republikken Indonesien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Kasakhstan, undtagen Air Astana, herunder:			Republikken Kasakhstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republikken Kasakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republikken Kasakhstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republikken Kasakhstan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republikken Kasakhstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republikken Kasakhstan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			Den Kirgisiske Republik
AIR BISHKEK (tidligere EASTOK AVIA)	15	EAA	Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Den Kirgisiske Republik
HELI SKY	47	HAC	Den Kirgisiske Republik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Den Kirgisiske Republik
S GROUP INTERNATIONAL (tidligere S GROUP AVIATION)	45	INT	Den Kirgisiske Republik
SKY BISHKEK	43	BIS	Den Kirgisiske Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Den Kirgisiske Republik

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
TEZ JET	46	TEZ	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia			Republikken Liberia
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			Libyen
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Mozambique, herunder:			Republikken Mozambique
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Ukendt	Republikken Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Ukendt	Republikken Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Ukendt	Republikken Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Ukendt	Republikken Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Ukendt	Republikken Mozambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Ukendt	Republikken Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Ukendt	Republikken Mozambique

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Ukendt	Republikken Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republikken Mozambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republikken Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Ukendt	Republikken Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republikken Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNACIONAL LDA	MOZ-17	Ukendt	Republikken Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Ukendt	Republikken Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Ukendt	Republikken Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republikken Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Ukendt	Republikken Mozambique
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:			Republikken Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ukendt	Republikken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Ukendt	Republikken Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republikken Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Ukendt	Republikken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Ukendt	Republikken Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Ukendt	Republikken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Ukendt	Republikken Nepal

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republikken Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republikken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Ukendt	Republikken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republikken Nepal
SITA AIR	033/2000	Ukendt	Republikken Nepal
TARA AIR	053/2009	Ukendt	Republikken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republikken Nepal
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Filippinerne, undtagen Philippine Airlines og Cebu Pacific Air, herunder:			Republikken Filippinerne
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republikken Filippinerne
AIR JUAN AVIATION	2013053	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republikken Filippinerne
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republikken Filippinerne
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Ukendt	Republikken Filippinerne
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Ukendt	Republikken Filippinerne
CM AERO SERVICES	20110401	Ukendt	Republikken Filippinerne
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Ukendt	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Ukendt	Republikken Filippinerne
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Ukendt	Republikken Filippinerne
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republikken Filippinerne
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republikken Filippinerne
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republikken Filippinerne
LION AIR	2009019	Ukendt	Republikken Filippinerne
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Ukendt	Republikken Filippinerne
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Republikken Filippinerne
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ukendt	Republikken Filippinerne
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Ukendt	Republikken Filippinerne
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republikken Filippinerne
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Ukendt	Republikken Filippinerne
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Ukendt	Republikken Filippinerne
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Ukendt	Republikken Filippinerne
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:			São Tomé og Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:			Republikken Sierra Leone
AIR RUM, LTD	UKENDT	RUM	Republikken Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	UKENDT	DTY	Republikken Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	UKENDT	Ukendt	Republikken Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	UKENDT	ORJ	Republikken Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	UKENDT	PRR	Republikken Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	UKENDT	SVT	Republikken Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	UKENDT	Ukendt	Republikken Sierra Leone
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			Republikken Sudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republikken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republikken Sudan
BADER AIRLINES	35	BDR	Republikken Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republikken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republikken Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republikken Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republikken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republikken Sudan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
GREEN FLAG AVIATION	17	Ukendt	Republikken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republikken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republikken Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republikken Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republikken Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republikken Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republikken Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republikken Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republikken Sudan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Zambia, herunder:			Republikken Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Republikken Zambia

BILAG B

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I EU ⁽¹⁾

Luftfartsselskabs-juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat	Luftfartstøjstype med begrænsning	Registre-ringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 5 luftfartøjer af typen Boeing B-777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B-737-700	Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ.	Republikken Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kasakhstan	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen Boeing B767, luftfartøjer af typen B757, luftfartøjer af typen Airbus A319/320/321.	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer i Boeing B767-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Boeing B757-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Airbus A319/320/321-flåden, som er opført på AOC	Aruba (Kongeriget Nederlandene)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP.	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336).	Comorerne
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50 og 2 luftfartøjer af typen Falcon 900.	Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Den Gabonesiske Republik
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Boeing B767-200.	Hele flåden, undtagen: TR-LHP.	Den Gabonesiske Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Challenger CL-601 og 1 luftfartøj af typen HS-125-800.	Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG.	Den Gabonesiske Republik; Den Sydafrikanske Republik.
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republikken Ghana	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen DC8-63F	Hele flåden, undtagen: 9G-TOP og 9G-RAC.	Republikken Ghana

⁽¹⁾ Luftfartsselskaber, der er opført i bilag B, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

Luftfartsselskabs-juridiske enhedsnavn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat	Luftfartstøjstype med begrænsning	Registre-ringsnum-mer eller -numre og serienum-mer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registre-ringsstat
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen Airbus A300, 8 luftfartøjer af typen Airbus A310 og 1 Boeing B737-luftfartøj.	Hele flåden, undtagen: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Den Islamiske Republik Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Den Demokratiske Folkerepublik Korea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204.	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633.	Den Demokratiske Folkerepublik Korea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen B737, luftfartøjer af typen ATR 72/42 og 3 luftfartøjer af typen DHC 6-300.	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer inden for Boeing B737-flåden, som er opført på AOC; luftfartøjer inden for ATR 72/42-flåden, som er opført på AOC; 5R-MGC, 5R-MGD og 5R-MGF.	Republikken Madagaskar

⁽¹⁾ Air Astana har kun lov til at anvende de anførte specifikke luftfartøjstyper, forudsat de er registreret i Aruba og alle ændringer af AOC'et fremsendes rettidigt til Kommissionen og Eurocontrol.

⁽²⁾ Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.

⁽³⁾ Gabon Airlines må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.

⁽⁴⁾ Iran Air må kun beflyve Den Europæiske Union med de specifikke luftfartøjer og på de betingelser, der er fastsat i betragtning 69 i forordning (EU) nr. 590/2010, EUT L 170 af 6.7.2010, s. 15.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1319/2014**af 11. december 2014****om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 af 17. december 2013 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 922/72, (EØF) nr. 234/79, (EF) nr. 1037/2001 og (EF) nr. 1234/2007 (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾,under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 af 7. juni 2011 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 for så vidt angår frugt og grøntsager og forarbejdede frugter og grøntsager ⁽²⁾, særlig artikel 136, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 fastsættes der på basis af resultatet af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguayrunden kriterier for Kommissionens fastsættelse af faste importværdier for tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i del A i bilag XVI til nævnte forordning.
- (2) Der beregnes hver arbejdsdag en fast importværdi i henhold til artikel 136, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 under hensyntagen til varierende daglige data. Derfor bør nærværende forordning træde i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier som omhandlet i artikel 136 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 fastsættes i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 2014.

På Kommissionens vegne

For formanden

Jerzy PLEWA

Generaldirektør for landbrug og udvikling af landdistrikter

⁽¹⁾ EUT L 347 af 20.12.2013, s. 671.

⁽²⁾ EUT L 157 af 15.6.2011, s. 1.

BILAG

Faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)		
KN-kode	Tredjelandskode (¹)	Fast importværdi
0702 00 00	AL	62,5
	IL	107,2
	MA	81,6
	TN	139,2
	TR	112,1
	ZZ	100,5
0707 00 05	AL	63,5
	EG	191,6
	MA	164,1
	TR	138,7
	ZZ	139,5
0709 93 10	MA	64,0
	TR	122,0
	ZZ	93,0
0805 10 20	AR	35,3
	MA	68,6
	SZ	37,7
	TR	61,9
	UY	32,9
	ZA	34,5
	ZW	33,9
	ZZ	43,5
0805 20 10	MA	61,0
	ZZ	61,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	IL	102,5
	TR	77,8
	ZZ	90,2
0805 50 10	TR	71,9
	ZZ	71,9
0808 10 80	BR	51,7
	CA	135,6
	CL	79,6
	NZ	90,6
	US	117,2
	ZA	143,4
	ZZ	103,0

(EUR/100 kg)		
KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
0808 30 90	CN	82,9
	TR	174,9
	US	173,2
	ZZ	143,7

⁽¹⁾ Landefortegnelse fastsat ved Kommissionens forordning EU nr. 1106/2012 af 27. november 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 471/2009 om fællesskabsstatistikker over varehandelen med tredjelandslande for så vidt angår ajourføring af den statistiske lande- og områdefortegnelse (EUT L 328 af 28.11.2012, s. 7). Koden »ZZ« = »anden oprindelse«.

DIREKTIVER

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2014/106/EU

af 5. december 2014

om ændring af bilag V og VI til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ⁽¹⁾, særlig artikel 30, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I bilag V til direktiv 2008/57/EF bør anvendelsesområdet for og indholdet af EF-verifikationserklæringen for delsystemerne defineres bedre. Navnlig bør underskriverens ansvar for en sådan erklæring fremgå tydeligt.
- (2) I bilag V til direktiv 2008/57/EF bør procedurerne vedrørende verifikationserklæringen i tilfælde af ændringer af eksisterende delsystemer og af yderligere kontroller foretaget af de bemyndigede organer præciseres.
- (3) I bilag VI til direktiv 2008/57/EF bør formålet med verifikationsproceduren for delsystemer præciseres. I samme bilag bør principperne for verifikationsproceduren i tilfælde af ændringer af eksisterende delsystemer ligeledes defineres.
- (4) Foranstaltningerne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, som er nedsat ved artikel 29, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag V og VI til direktiv 2008/57/EF affattes som anført i henholdsvis bilag I og II til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 2016. De tilsender straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

⁽¹⁾ EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.
3. Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Republikken Cypern og Republikken Malta, så længe der ikke er etableret noget jernbanenet på deres område.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. december 2014.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand

BILAG I

»BILAG V

EF-VERIFIKATIONSERKLÆRING FOR DELSYSTEMERNE**1. EF-VERIFIKATIONSERKLÆRING FOR DELSYSTEMERNE**

En EF-verifikationserklæring for et delsystem er en erklæring udstedt af den i artikel 18 omtalte ansøger, hvori han på eget ansvar erklærer, at det delsystem, som er genstand for de relevante verifikationsprocedurer, opfylder kravene i EU-lovgivningen, herunder relevante nationale forskrifter.

EF-verifikationserklæringen og de ledsagende dokumenter skal dateres og underskrives.

EF-verifikationserklæringen skal bygge på de oplysninger, der er fremkommet under EF-verifikationsproceduren for delsystemer, jf. bilag VI. Den skal affattes på samme sprog som det tekniske dossier, som ledsager EF-verifikationserklæringen, og skal mindst indeholde følgende elementer:

- a) en henvisning til dette direktiv, TSI'er og gældende nationale forskrifter
- b) når der er tale om undtagelser, delvis anvendelse af TSI'er ved fornyelse eller opgradering, overgangsperiode for en TSI eller særtilfælde: henvisning til den eller de TSI'er eller dele af TSI'er, hvor overensstemmelsen ikke er blevet undersøgt i forbindelse med EF-verifikationsproceduren
- c) navn og adresse på ansøgeren, jf. artikel 18, (firmanavn og fuld adresse oplyses; er der tale om en repræsentant, anføres ordregiverens eller fabrikantens firmanavn også)
- d) en kort beskrivelse af delsystemet
- e) navn, adresse og identifikationsnummer på det eller de bemyndigede organer, som har foretaget EF-verifikationen, jf. artikel 18
- f) navn, adresse og identifikationsnummer på det eller de bemyndigede organer, som har foretaget vurderingen af overensstemmelse med andre forskrifter med grundlag i traktaten
- g) navn og adresse på det eller de udpegede organer, som har foretaget vurderingen af overensstemmelse med de anmeldte nationale tekniske forskrifter, jf. artikel 17, stk. 3
- h) navn og adresse på det vurderingsorgan, som har udarbejdet sikkerhedsvurderingsrapporter om anvendelsen af de fælles sikkerhedsmetoder for risikovurdering, når dette direktiv kræver det
- i) henvisninger til dokumenterne i det tekniske dossier, som ledsager EF-verifikationserklæringen
- j) alle relevante bestemmelser, hvad enten de er foreløbige eller endelige, som delsystemet skal overholde, herunder efter omstændighederne begrænsninger i eller betingelser for driften
- k) underskriverens identitet (dvs. den eller de fysiske personer, som er bemyndiget til at underskrive erklæringen).

Når der i bilag VI henvises til EF-erklæringen i mellemfasen (Intermediate Statement of Verification, ISV), finder bestemmelserne i dette afsnit anvendelse på denne erklæring.

2. EF-VERIFIKATIONSERKLÆRING FOR DELSYSTEMER I TILFÆLDE AF ÆNDRINGER

Når et delsystem, der skal have verifikationserklæring, ændres, og der ikke blot er tale om udskiftning som led i vedligeholdelse, gælder følgende bestemmelser, jf. dog artikel 20:

- 2.1. Hvis den enhed, som indfører ændringen, påviser, at ændringen ikke påvirker de grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber ved delsystemet, som er relevante for overholdelse af kravene:
 - a) ajourfører den enhed, som indfører ændringen, henvisningerne til dokumenterne i det tekniske dossier, som ledsager EF-verifikationserklæringen
 - b) er der ikke behov for en ny EF-verifikationserklæring.
- 2.2. Hvis den enhed, som indfører ændringen, påviser, at ændringen påvirker grundlæggende de grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber ved delsystemet, som er relevante for overholdelse af kravene for visse grundparametre:
 - a) udarbejder den enhed, som indfører ændringen, en supplerende EF-verifikationserklæring med henvisning til de berørte grundparametre
 - b) skal den supplerende EF-verifikationserklæring ledsages af en liste over dokumenter i det oprindelige tekniske dossier, som ledsager den oprindelige EF-verifikationserklæring, der ikke længere er gyldige
 - c) skal det tekniske dossier, som ledsager EF-verifikationserklæringen, dokumentere, at ændringernes virkninger er begrænset til de i litra a) nævnte grundparametre
 - d) finder bestemmelserne i afsnit 1 i dette bilag tilsvarende anvendelse på den supplerende EF-verifikationserklæring
 - e) betragtes den oprindelige EF-verifikationserklæring som gyldig for de grundparametre, der ikke er berørt af ændringen.
3. EF-VERIFIKATIONSERKLÆRING FOR DELSYSTEMER I TILFÆLDE AF SUPPLERENDE VERIFIKATIONER

En EF-verifikationserklæring for et delsystem kan suppleres i tilfælde af, at der udføres supplerende verifikationer, navnlig når disse er nødvendige for en yderligere ibrugtagningstilladelse. I så tilfælde skal gyldighedsområdet for den supplerende EF-verifikationserklæring begrænses til gyldighedsområdet for de supplerende verifikationer.«

BILAG II

»BILAG VI

EF-VERIFIKATIONSPROCEDURE FOR DELSYSTEMERNE

1. GENERELLE PRINCIPPER

Ved »EF-verifikation« forstås en procedure, som udføres af ansøgeren, jf. artikel 18, hvorved det fastslås, om kravene i den relevante EU-lovgivning, herunder relevante nationale forskrifter, vedrørende et delsystem er blevet opfyldt, så delsystemet kan godkendes til ibrugtagning

2. VERIFIKATIONSATTEST UDSTEDT AF ET VURDERINGSORGAN

2.1. Indledning

I dette direktiv forstås der ved verifikation på grundlag af TSI'er en procedure, hvorved et bemyndiget organ kontrollerer og attesterer, at delsystemet stemmer overens med de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er).

Dette berører ikke ordregiverens eller fabrikantens (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18) forpligtelser til at overholde andre forskrifter med grundlag i traktaten, herunder eventuelle verifikationer foretaget af vurderingsorganerne i henhold til anden lovgivning.

2.2. Verifikationsredegørelse i mellemfasen (ISV)

2.2.1. Principper

På anmodning fra ordregiveren eller fabrikanten (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18) kan verifikationer foretages for dele af et delsystem eller begrænses til bestemte faser af verifikationsproceduren. I disse tilfælde kan resultaterne af verifikationen dokumenteres i en »verifikationsredegørelse i mellemfasen« (ISV), som udstedes af det bemyndigede organ, som ordregiveren eller fabrikanten (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18) har valgt.

ISV'en skal indeholde henvisninger til de TSI'er, som overensstemmelsen er vurderet i forhold til.

2.2.2. Dele af delsystemet

Den i artikel 18 omtalte ansøger kan ansøge om en ISV for hver enhver del, som vedkommende har valgt at underopdele delsystemet i. Hver del skal kontrolleres i hver fase som beskrevet i afsnit 2.2.3.

2.2.3. Faser i verifikationsproceduren

Delsystemet, eller bestemte dele af delsystemet, undersøges i hver af følgende faser:

- a) samlet design
- b) produktion: udførelse, herunder navnlig anlægsarbejde, fabrikation, montering af komponenter og justering af helheden
- c) afsluttende prøvning.

Ansøgeren, jf. artikel 18, kan ansøge om at få udarbejdet en ISV for designfasen (inklusive typeafprøvninger) og for produktionsfasen for hele delsystemet eller for enhver af de dele, som vedkommende har valgt at underopdele delsystemet i (se afsnit 2.2.2).

2.3. Verifikationsattest

- 2.3.1. De bemyndigede organer, der er ansvarlige for verifikationen, vurderer delsystemets design, produktion og afsluttende prøvning og udsteder en verifikationsattest til ordregiveren eller fabrikanten (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18), som derefter udfærdiger EF-verifikationserklæringen. Verifikationsattesten skal indeholde henvisninger til de TSI'er, som overensstemmelsen er vurderet i forhold til.

Hvis overensstemmelsen af et delsystem ikke er blevet vurderet for alle relevante TSI'er (f.eks. i tilfælde af undtagelser, delvis anvendelse af TSI'erne ved opgradering eller fornyelse, overgangsperioder i en TSI eller særtilfælde), skal verifikationsattesten indeholde en nøjagtig angivelse af, for hvilken eller hvilke TSI'er eller dele af TSI'er det bemyndigede organ ikke under verifikationsproceduren har undersøgt, om overensstemmelseskravet er opfyldt.

2.3.2. Når der er udstedt ISV'er, tager det bemyndigede organ, der er ansvarligt for EF-verifikationen af delsystemet, disse ISV'er i betragtning, og inden det udsteder en verifikationsattest:

- a) verificerer det, at ISV'erne korrekt omfatter de relevante TSI-krav
- b) kontrollerer det alle forhold, der ikke er omfattet af ISV'erne, og
- c) kontrollerer det den afsluttende prøvning af delsystemet som helhed.

2.3.3. Hvis et delsystem, for hvilket der allerede foreligger en verifikationsattest, ændres, skal det bemyndigede organ kun foretage de undersøgelser og prøvninger, som er relevante og nødvendige for ændringen, dvs. at vurderingen kun skal omfatte de dele af delsystemet, som er ændret, og deres grænseflader til de dele af delsystemet, der er uændrede.

2.3.4. Hvert bemyndiget organ, der er involveret i verifikation af et delsystem, skal i henhold til artikel 18, stk. 3, udarbejde et teknisk dossier, som dækker omfanget af dets aktiviteter.

2.4. Teknisk dossier, som ledsager EF-verifikationserklæringen

Det tekniske dossier, som ledsager EF-verifikationserklæringen, og som samles af ansøgeren, jf. artikel 18, skal indeholde:

- a) en beskrivelse af de tekniske egenskaber, der er knyttet til designet, herunder helheds- og detailtegninger, der svarer til udførelsen, elektricitets- og hydraulikdiagrammer, styrekredsdiagrammer, beskrivelser af edb-systemer og automatisk udstyr i en detaljeringsgrad, der er tilstrækkelig til at dokumentere, at overensstemmelsen er blevet verificeret, samt dokumentation vedrørende drift og vedligeholdelse osv., der har relevans for det pågældende delsystem
- b) en fortegnelse over interoperabilitetskomponenter som omhandlet i artikel 5, stk. 3, litra d), der indgår i delsystemet
- c) det tekniske dossier omtalt i artikel 18, stk. 3, som er udarbejdet af hvert af de bemyndigede organer, som er involveret i verifikationen af et delsystem, og som skal indeholde:
 - kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse og, hvis det er relevant, EF-erklæringer om anvendelsesegnethed, som skal være udstedt for komponenterne i henhold til direktivets artikel 5, stk. 3, litra d), efter omstændighederne ledsaget af de tilhørende beregninger samt en kopi af protokollerne for de prøvninger og undersøgelser, som de bemyndigede organer har gennemført på grundlag af fælles tekniske specifikationer
 - eventuelle ISV'er, der følger med verifikationsattesten, herunder resultatet af det bemyndigede organs verifikation af ISV'ernes gyldighed
 - den verifikationsattest — ledsaget af de dertil hørende beregninger og underskrevet af det bemyndigede organ, der har gennemført verifikationen — som bekræfter, at delsystemet opfylder kravene i den eller de relevante TSI'er, og som anfører eventuelle forbehold, der er taget under udførelsen af arbejdet og ikke er ophævet; EF-verifikationsattesten bør desuden være ledsaget af de besøgs- og kontrolrapporter, som organet har udarbejdet som led i sin opgave, jf. punkt 2.5.2 og 2.5.3
- d) verifikationsattester, der er udstedt i medfør af andre forskrifter med grundlag i traktaten
- e) når der gælder krav om verifikation af sikker integration i medfør af artikel 15: vurderingsrapporten om de fælles sikkerhedsmetoder for risikovurdering, jf. artikel 6, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF.

2.5. De bemyndigede organers overvågning

2.5.1. Det bemyndigede organ, der har til opgave at verificere udførelsen, skal hele tiden have adgang til byggepladsen, til fabrikations-, lager- og efter omstændighederne præfabrikationslokalerne, til prøveanlæggene og i det hele taget til ethvert sted, som organet finder det nødvendigt at have adgang til for at udføre sin opgave. Ordregiveren eller fabrikanten (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18) skal sørge for, at det bemyndigede organ modtager alle de dokumenter, det skal bruge til sin opgave, navnlig arbejdstegningerne og det tekniske dossier vedrørende delsystemet.

- 2.5.2. Det bemyndigede organ, der står for kontrollen med udførelsen, skal regelmæssigt kontrollere overensstemmelsen med den/de relevante TSI(er). Det skal udstede en kontrolrapport til de udførende parter. Det kan være nødvendigt, at det er til stede under bestemte faser i anlægsarbejdet.
- 2.5.3. Det bemyndigede organ kan også aflægge uanmeldte besøg på byggepladsen og i produktionsværkstederne. Under disse besøg kan det bemyndigede organ gennemføre fuldstændig eller delvis kontrol. Det skal udfærdige en besøgsrapport og efter omstændighederne en kontrolrapport til de udførende parter.
- 2.5.4. Det bemyndigede organ skal kunne føre tilsyn med et delsystem, hvori der indbygges en interoperabilitetskomponent, for, hvis det kræves i den relevante TSI, at vurdere dennes anvendelsesegnethed som et led i det jernbanesystem, den skal indgå i.

2.6. Deponering

En kopi af det tekniske dossier, som ledsager EF-verifikationserklæringen, skal opbevares af fabrikanten eller ordregiveren (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18) skal opbevare en kopi af det samlede tekniske dossier i hele delsystemets levetid. Det skal fremsendes til enhver medlemsstat, der anmoder om det.

Den dokumentation, der er fremlagt i forbindelse med en ansøgning om ibrugtagningstilladelse, skal forelægges for den nationale sikkerhedsmyndighed i den medlemsstat, hvor der ansøges om tilladelse. Den nationale sikkerhedsmyndighed kan forlange, at en eller flere dele af den dokumentation, der er fremlagt i forbindelse med en ansøgning, oversættes til myndighedens eget sprog.

2.7. Offentliggørelse

Hvert bemyndiget organ offentliggør regelmæssigt relevante oplysninger om:

- a) indkomne ansøgninger om verifikation og ISV
- b) ansøgninger om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse og anvendelsesegnethed
- c) udstedte eller afviste ISV'er
- d) udstedte eller afviste overensstemmelsesattester og EF-attester om anvendelsesegnethed
- e) udstedte eller afviste verifikationsattester.

2.8. Sprog

Dokumenter og korrespondance om EF-verifikationsproceduren udfærdiges på et officielt EU-sprog i den medlemsstat, hvor ordregiveren eller fabrikanten (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18) er etableret, eller på et officielt EU-sprog, som ordregiveren eller fabrikanten (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18) accepterer.

3. VERIFIKATIONSATTEST UDSTEDT AF DET UDPEGEDE ORGAN

3.1. Indledning

I tilfælde, hvor nationale forskrifter finder anvendelse, skal verifikationen omfatte en procedure, hvorved det organ, som er udpeget i medfør af artikel 17, stk. 3, tredje afsnit (det udpegede organ) kontrollerer og attesterer, at delsystemet opfylder de nationale forskrifter, der er anmeldt i medfør af artikel 17, stk. 3, i hver medlemsstat, hvor det er hensigten, at delsystemet skal godkendes til ibrugtagning.

3.2. Verifikationsattest

Det bemyndigede organ udarbejder verifikationsattesten til ordregiveren eller fabrikanten (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18).

Attesten skal angive præcist, for hvilken eller hvilke nationale forskrifter det udpegede organ under verifikationsprocessen har undersøgt, om overensstemmelseskravet er opfyldt.

Finder nationale forskrifter anvendelse på de delsystemer, som et køretøj består af, skal det udpegede organ opdele attesten i to dele, hvoraf den ene indeholder henvisninger til de nationale forskrifter, der direkte vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det berørte banenet, og den anden alle andre nationale forskrifter.

3.3. **Teknisk dossier**

Det tekniske dossier, som er udarbejdet af det udpegede organ, og som ledsager verifikationsattesten i tilfælde, hvor nationale forskrifter finder anvendelse, skal indgå i det tekniske dossier, som ledsager EF-verifikationserklæringen omhandlet i punkt 2.4, og skal indeholde de tekniske data, der er relevante for vurderingen af delsystemets overensstemmelse med de nationale forskrifter.

3.4. **Sprog**

Dokumenter og korrespondance om EF-verifikationsproceduren udfærdiges på et officielt EU-sprog i den medlemsstat, hvor ordregiveren eller fabrikanten (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18) er etableret, eller på et officielt EU-sprog, som ordregiveren eller fabrikanten (dvs. »ansøgeren«, jf. artikel 18) accepterer.

4. VERIFIKATION AF DELE AF DELSYSTEMET I OVERENSSTEMMELSE MED ARTIKEL 18, STK. 5

Hvis en verifikationsattest skal udstedes for visse dele af et delsystem, finder bestemmelserne i dette bilag tilsvarende anvendelse på disse dele.»

AFGØRELSE

DEN UDENRIGS- OG SIKKERHEDSPOLITISKE KOMITÉ'S AFGØRELSE EUTM MALI/4/2014

af 9. december 2014

om accept af et tredjeland's bidrag til Den Europæiske Unions militærmission med henblik på at bidrage til uddannelsen af Malis væbnede styrker (EUTM Mali)

(2014/894/FUSP)

DEN UDENRIGS- OG SIKKERHEDSPOLITISKE KOMITÉ HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 38, stk. 3,

under henvisning til Rådets afgørelse 2013/34/FUSP af 17. januar 2013 om Den Europæiske Unions militærmission for at bidrage til uddannelsen af Malis væbnede styrker (EUTM Mali) ⁽¹⁾, særlig artikel 8, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådet bemyndigede ved artikel 8, stk. 2, i afgørelse 2013/34/FUSP Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité (PSC) til at opfordre tredjestater til at foreslå bidrag og bemyndigede PSC til at træffe de relevante afgørelser om accept af de foreslåede bidrag fra tredjestater.
- (2) På baggrund af en henstilling fra den øverstbefalende for EU-missionen og rådgivning fra Den Europæiske Unions Militærkomité (EUMC) vedrørende et bidrag fra Serbien bør bidraget fra Serbien accepteres.
- (3) I medfør af artikel 5 i protokol nr. 22 om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, deltager Danmark ikke i udarbejdelsen og gennemførelsen af Unionens afgørelser og aktioner, som har indvirkning på forsvarsområdet —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Bidraget fra Serbien til Den Europæiske Unions militærmission med henblik på at bidrage til uddannelsen af Malis væbnede styrker (EUTM Mali) accepteres og betragtes som værende væsentligt.
2. Serbien er fritaget for betaling af finansielle bidrag til EUTM Mali.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. december 2014.

På Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske
Komité's vegne
W. STEVENS
Formand

⁽¹⁾ EUT L 14 af 18.1.2013, s. 19.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE**af 10. december 2014****om fastlæggelse af, i hvilken form medlemsstaterne skal forelægge de oplysninger, der er omhandlet i artikel 21, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/18/EU om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer***(meddelt under nummer C(2014) 9334)***(EØS-relevant tekst)***(2014/895/EU)*

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/18/EU af 4. juli 2012 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer og om ændring og efterfølgende ophævelse af Rådets direktiv 96/82/EF ⁽¹⁾, særlig artikel 21, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 21, stk. 3, i direktiv 2012/18/EU skal medlemsstaterne forelægge Kommissionen oplysninger om de virksomheder, der er omfattet af direktivet, og dette skal ske ved hjælp af en særlig skabelon.
- (2) Skabelonen bør gøre det muligt at formidle strømlinede oplysninger fra medlemsstaterne og dermed maksimere nytten og sammenligneligheden af de oplysninger, der forelægges, og minimere den administrative byrde for medlemsstaterne, samtidig med at kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF ⁽²⁾ overholdes.
- (3) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved direktiv 96/82/EF ⁽³⁾ —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Medlemsstaterne forelægger Kommissionen de oplysninger, der er omhandlet i artikel 21, stk. 3, i direktiv 2012/18/EU, ved hjælp af den skabelon, der findes i bilaget til denne afgørelse.

Allerede eksisterende oplysninger i databasen vil blive taget op til revision senest den 31. december 2016.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. december 2014.

*På Kommissionens vegne**Karmenu VELLA**Medlem af Kommissionen*⁽¹⁾ EUT L 197 af 24.7.2012, s. 1.⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF af 14. marts 2007 om opbygning af en infrastruktur for geografisk information i Det Europæiske Fællesskab (Inspire) (EUT L 108 af 25.4.2007, s. 1).⁽³⁾ Rådets direktiv 96/82/EF af 9. december 1996 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer (EFT L 10 af 14.1.1997, s. 13).

BILAG

**SKABELON TIL BRUG FOR MEDLEMSSTATERNE, NÅR DE INDBERETTER OPLYSNINGER I HENHOLD TIL
ARTIKEL 21, STK. 3, I DIREKTIV 2012/18/EU**

Alle felter mærket med en asterisk skal udfyldes.

Fortrolige oplysninger skal mærkes som sådanne, og for hver type data anføres årsagen til afslag i overensstemmelse med artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/4/EF ⁽¹⁾.

1. Del 1 — Europa-Kommissionens autentifikationssystem (ECAS)

Af sikkerhedshensyn kan en bruger i en medlemsstat kun få adgang til eSPIRS ved først at registrere sig i ECAS, Europa-Kommissionens autentifikationssystem, med nedenstående obligatoriske brugeroplysninger:

- a) *Fornavn**: Brugerens fornavn
- b) *Efternavn**: Brugerens efternavn
- c) *E-mail**: Brugerens e-mailadresse
- d) *Brugerens rolle**: National rapportør (NR) eller national administrator (NA)

Når brugeren er autentificeret, omdirigeres han/hun til Minerva-portalen, der hører under Kontoret for Katastroferisici, og hvorfra der er adgang til eSPIRS-databasen. Brugerrettighederne til eSPIRS-databasen tildeles i overensstemmelse med brugerens rolle.

2. Del 2 — Oplysninger, der skal indberettes i eSPIRS

Brugeren skal indberette nedenstående oplysninger enten ved hjælp af online-rapporteringsformularen, som gør det muligt at importere data særskilt for hver enkelt virksomhed, eller ved hjælp af et nationalt eksportværktøj, der anvender eSPIRS' XML-skabelon til automatisk import i eSPIRS af oplysninger fra den nationale/regionale/lokale virksomhedsdatabase.

2.1. Den rapporterende kompetente myndighed

- a) *Navn**: Den rapporterende kompetente myndigheds officielle navn
- b) *Adresse**: Gade, hvor myndigheden er beliggende
- c) *By**: By, hvor myndigheden er beliggende
- d) *Postnummer**: Postnummer på den by, hvor myndigheden er beliggende
- e) *Land**: Det land, hvor myndigheden er beliggende
- f) *Bemærkninger*: Eventuelle bemærkninger vedrørende den rapporterende kompetente myndighed

2.2. Virksomhedens navn og aktiviteter

- a) *Seveso-status**: [I Seveso III-direktivet skelnes der mellem to kategorier af virksomheder: »kolonne 2-virksomheder« og »kolonne 3-virksomheder«]
- b) *Navn**: Navn på den virksomhed, der indberettes oplysninger om i eSPIRS
- c) *Moderselskab*: Virksomhedens holdingselskab/moderselskab
- d) *Personlig kode*: En kode, som brugeren kan indtaste, hvis han/hun stadig vil bruge det gamle kodesystem i eSPIRS
- e) *Erhvervstype og/eller NACE-kode**: Hvis der til en virksomhed knyttes mere end én SPIRS- og/eller NACE-kode, skal der skelnes mellem hovedaktivitet og biaktiviteter.
 - 1) Erhvervstypen angives i overensstemmelse med Seveso-SPIRS-koderne:
 - 1) Landbrug
 - 2) Fritids- og sportsaktiviteter (f.eks. skøjtebaner)
 - 3) Minedrift (mineaffald og fysisk-kemiske processer)

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/4/EF af 28. januar 2003 om offentlig adgang til miljøoplysninger og om ophævelse af Rådets direktiv 90/313/EØF (EUT L 41 af 14.2.2003, s. 26).

- 4) Forarbejdning af metaller
- 5) Forarbejdning af jernholdige metaller (støberier, smelterier osv.)
- 6) Forarbejdning af ikke-jernholdige metaller (støberier, smelterier osv.)
- 7) Forarbejdning af metaller ved hjælp af elektrolytiske eller kemiske processer
- 8) Petrokemiske raffinaderier/olieraffinaderier
- 9) Produktion, forsyning og distribution af elektricitet
- 10) Brændstofopbevaring (herunder til opvarmning, detailsalg osv.)
- 11) Fremstilling, tilintetgørelse og opbevaring af sprængstoffer
- 12) Fremstilling og opbevaring af fyrværkeri
- 13) Fremstilling, påfyldning og bulkdistribution af LPG
- 14) LPG-oplagring
- 15) LNG-oplagring og distribution
- 16) Engros- og detailoplagring samt -distribution (eksklusive LPG)
- 17) Fremstilling og opbevaring af pesticider, biocider og fungicider
- 18) Fremstilling og opbevaring af gødningsmidler
- 19) Fremstilling af lægemidler
- 20) Opbevaring, behandling og bortskaffelse af affald
- 21) Vand og spildevand (opsamling, forsyning, behandling)
- 22) Kemiske anlæg
- 23) Fremstilling af organiske grundkemikalier
- 24) Fremstilling af plast og gummi
- 25) Produktion og forarbejdning af papirmasse eller papir
- 26) Træbehandling og møbler
- 27) Tekstilfremstilling og -behandling
- 28) Fremstilling af fødevarer og drikkevarer
- 29) Almindeligt ingeniørarbejde, fremstilling og montage
- 30) Skibsbygning, -ophugning og -reparation
- 31) Bygge- og ingeniørarbejde
- 32) Keramik (mursten, lervarer, glas, cement osv.)
- 33) Fremstilling af glas
- 34) Fremstilling af cement, kalk og gips
- 35) Elektronik og elektroteknik
- 36) Fragt- og transportcentre (havne, lufthavne, rastepladser, rangerbanegårde osv.)
- 37) Sundhedssektoren: forskning, uddannelse (herunder hospitaler, universiteter osv.)
- 38) Generel fremstilling af kemikalier (ikke andetsteds specificeret i listen)
- 39) Anden aktivitet (ikke andetsteds specificeret i listen)

- 2) *NACE-kode*: NACE er den europæiske statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, bestående af 6-cifrede koder. Brugeren kan vælge at benytte dette klassifikationssystem som et supplement eller et alternativ til SPIRS-koderne. I så fald anføres de første 4 cifre i NACE-koderne.

f) *Link til websted, der indeholder yderligere oplysninger om virksomheden**

g) *ID i E-PRTR* (det europæiske register over udledning og overførsel af forurenende stoffer): Hvis virksomheden er helt eller delvist omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 166/2006 ⁽¹⁾, anføres den nationale entydige identifikator, der anvendes ved rapporteringen om virksomheden i henhold til denne forordning, samt et link til det relevante websted.

h) *ID i forbindelse med direktivet om industrielle emissioner* (for data fra og med 2016): Hvis virksomheden er helt eller delvist omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU ⁽²⁾ (<http://ec.europa.eu/environment/industry/stationary/ied/legislation.htm>), anføres alle relevante nationale entydige anlægsidentifikatorer, der anvendes i forbindelse med dette direktiv, samt et link til det relevante websted.

i) *Bemærkninger vedrørende virksomheden*: Eventuelle bemærkninger vedrørende den virksomhed, der indberettes oplysninger om

2.3. Virksomhedens beliggenhed* fuldstændig adresse eller bredde- og længdegrad

a) *Adresse**: Gadenavn, nummer og by, hvor virksomheden er beliggende

b) *Breddegrad**: Breddegrad for virksomhedens beliggenhed (hvis der ikke opgives nogen adresse)

c) *Længdegrad**: Længdegrad for virksomhedens beliggenhed (hvis der ikke opgives nogen adresse)

d) *Bemærkninger vedrørende adressen*: Eventuelle bemærkninger vedrørende virksomhedens adresse

2.4. Stoffer, der er til stede i virksomheden

a) *Stof (i henhold til Seveso III-direktivet)*: Den almindelige betegnelse eller den generiske betegnelse eller fareklassifikationen

b) *CAS-nummer*: Et CAS-registernummer er en entydig numerisk identifikator, der er knyttet til ét og kun ét stof. Det har ingen kemisk betydning, men giver adgang til et væld af oplysninger om et bestemt kemisk stof. Det kan bestå af op til 10 cifre, som er opdelt i tre grupper med bindestreger imellem. (<http://www.cas.org/content/chemical-substances>)

c) *Mængde*: Mængde stof i tons

d) *Fysiske egenskaber*: Betingelser, hvorunder stoffet er oplagret, såsom tilstandsform (fast, flydende, gas), granularitet (pulver, piller, osv.), tryk, temperatur osv.

e) *Bemærkninger vedrørende stofferne*: Eventuelle bemærkninger vedrørende de stoffer, der indberettes

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 166/2006 af 18. januar 2006 om oprettelse af et europæisk register over udledning og overførsel af forurenende stoffer og om ændring af Rådets direktiv 91/689/EØF og 96/61/EF (EUT L 33 af 4.2.2006, s. 1).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) (EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17).

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE**af 10. december 2014****om fastlæggelse af, i hvilken form medlemsstaterne skal forelægge oplysninger om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/18/EU om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer**

(meddelt under nummer C(2014) 9335)

(EØS-relevant tekst)

(2014/896/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/18/EU af 4. juli 2012 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer og om ændring og efterfølgende ophævelse af Rådets direktiv 96/82/EF ⁽¹⁾, særlig artikel 21, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 21, stk. 2, i direktiv 2012/18/EU skal medlemsstaterne aflægge rapport om gennemførelsen af direktivet senest den 30. september 2019 og hvert fjerde år derefter.
- (2) Kommissionen har udarbejdet et spørgeskema, der fastlægger, hvilke oplysninger medlemsstaterne skal forelægge i forbindelse med rapportering om gennemførelsen af direktivet.
- (3) Den første rapporteringsperiode bør dække perioden mellem den 1. juni 2015, fra hvilken dato medlemsstaterne skal anvende samtlige direktivets bestemmelser, og den 31. december 2018, så medlemsstaterne får tilstrækkelig tid til at vurdere de indsamlede oplysninger og forelægge dem for Kommissionen senest den 30. september 2019. De efterfølgende fireårige rapporteringsperioder vil dække perioderne mellem den 1. januar i rapporteringsperiodens første år og den 31. december i rapporteringsperiodens fjerde år.
- (4) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 22 i direktiv 96/82/EF ⁽²⁾ —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*Medlemsstaterne aflægger rapport om gennemførelsen af direktiv 2012/18/EU i overensstemmelse med artikel 21, stk. 2, i nævnte direktiv ved at besvare det spørgeskema, der findes i bilaget til denne afgørelse ⁽³⁾.*Artikel 2*

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. december 2014.

På Kommissionens vegne

Karmenu VELLA

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 197 af 24.7.2012, s. 1.⁽²⁾ Rådets direktiv 96/82/EF af 9. december 1996 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer (EFT L 10 af 14.1.1997, s. 13).⁽³⁾ Spørgeskemaet findes også på Europa-Kommissionens websted på følgende adresse: <http://ec.europa.eu/environment/seveso/>

BILAG

SPØRGESKEMA

1. GENERELLE OPLYSNINGER

1. Giv oplysninger om de vigtigste kompetente myndigheder med ansvar for håndhævelsen af direktiv 2012/18/EU. Oplysningerne bør som minimum omfatte kontaktoplysninger og hovedopgaver (overvågning af sikkerhedsrapporter, fysisk planlægning, dominoeffekter, udarbejdelse og gennemførelse af eksterne beredskabsplaner, inspektioner, information til offentligheden, sanktioner). Alternativt kan der henvises til den tidligere rapport, hvis der ikke er sket væsentlige ændringer.
2. Angiv, hvornår den sidste ajourføring af oplysningerne om virksomheder fandt sted med henblik på indførelse i (e)SPIRS-databasen.

2. DOMINOEFFEKTER (ARTIKEL 9 I DIREKTIV 2012/18/EU)

Hvor mange grupper af virksomheder var der ved udgangen af rapporteringsperioden blevet udpeget, hvor risikoen for og følgerne af større uheld kan være øget på grund af disse virksomheders geografiske placering og nærhed samt deres beholdning af farlige stoffer, jf. artikel 9 direktiv 2012/18/EU?

3. SIKKERHEDSRAPPORTER (ARTIKEL 10 I DIREKTIV 2012/18/EU)

1. Har alle kolonne 3-virksomheder, der var forpligtet til at forelægge en sikkerhedsrapport i løbet af rapporteringsperioden, forelagt en sådan rapport? Hvis ikke, hvor mange har ikke gjort det?
2. Er alle sikkerhedsrapporter blevet ajourført i løbet af de foregående fem år? Hvis ikke, hvor mange kolonne 3-virksomheder, der var forpligtet til at ajourføre deres sikkerhedsrapport, har ikke gjort det?

4. BEREDSKABSPLANER (ARTIKEL 12 I DIREKTIV 2012/18/EU)

1. Er der udarbejdet eksterne beredskabsplaner for alle kolonne 3-virksomheder, for hvilke dette skulle ske i løbet af rapporteringsperioden? Hvis ikke, hvor mange kolonne 3-virksomheder er der ikke udarbejdet nogen ekstern beredskabsplan for?
2. For hvor mange af kolonne 3-virksomhederne har myndighederne besluttet, at det ikke var nødvendigt at udarbejde en ekstern beredskabsplan, jf. artikel 12, stk. 8, i direktiv 2012/18/EU?
3. Hvis svaret på spørgsmål 4.2 er én eller flere, anføres den begrundelse, som den relevante kompetente myndighed har givet i hvert enkelt tilfælde.
4. Er de eksterne beredskabsplaner blevet afprøvet i løbet af de seneste tre år for alle kolonne 3-virksomheder? Hvis ikke, i hvor mange tilfælde er den eksterne beredskabsplan ikke blevet afprøvet?
5. Giv oplysninger om de vigtigste ordninger for høring af den berørte offentlighed om eksterne beredskabsplaner.
6. Giv en kort redegørelse for, hvordan eksterne beredskabsplaner afprøves (f.eks. delvis afprøvning, fuldstændig afprøvning, inddragelse af beredskabstjenester, skrivebordsafprøvning osv.). Oplys, hvilke kriterier der anvendes ved vurderingen af, om en ekstern beredskabsplan er tilstrækkelig.

5. FYSISK PLANLÆGNING (ARTIKEL 13 OG 15 I DIREKTIV 2012/18/EU)

1. Er den berørte offentlighed i løbet af rapporteringsperioden blevet hørt om alle specifikke individuelle projekter (nye virksomheder, væsentlige ændringer i eksisterende virksomheder og nye projekter i nærheden af eksisterende virksomheder), og er offentligheden blevet hørt om overordnede planer eller programmer i tilknytning til nye virksomheder og nye projekter i nærheden af eksisterende virksomheder? Hvis ikke, gives en sammenfattende oversigt over de vigtigste årsager i de tilfælde, hvor offentligheden ikke blev hørt.

2. Valgfrit spørgsmål: Indeholder den nationale lovgivning bestemmelser om koordinerede eller fælles procedurer med henblik på at opfylde kravene om fysisk planlægning i henhold til Seveso-direktivet og krav i henhold til anden lovgivning, f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets direktiver 2011/92/EU ⁽¹⁾ og 2001/42/EF ⁽²⁾?

6. INFORMATION OM SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER (ARTIKEL 14 OG BILAG V I DIREKTIV 2012/18/EU)

1. Har man i de seneste fem år aktivt formidlet oplysninger til offentligheden om sikkerhedsforanstaltninger og hensigtsmæssig adfærd i tilfælde af et større uheld i forbindelse med samtlige kolonne 3-virksomheder? Hvis ikke, for hvor mange kolonne 3-virksomheder er dette ikke sket?
2. Oplys, hvem (driftsledere, myndigheder) der har formidlet oplysningerne under punkt 6.1, og om muligt hvordan (f.eks. ved hjælp af brochurer, e-mail, SMS).
3. Er de oplysninger, der er anført i bilag V til direktiv 2012/18/EU, permanent tilgængelige for alle virksomheder, herunder i elektronisk form, og ajourføres de om nødvendigt? Hvis ikke, anføres procentdelen af virksomheder, for hvilke dette ikke er tilfældet, og hvilke foranstaltninger der er truffet for at afhjælpe mangler.
4. Oplys, hvem (driftsledere, myndigheder) der gør oplysningerne under punkt 6.3 permanent tilgængelige, og om muligt hvordan (f.eks. ved hjælp af meddelelser fra driftslederne eller myndighederne, websteder).
5. Hvor mange virksomheder anses ved udgangen af rapporteringsperioden for at kunne forårsage større uheld med grænseoverskridende konsekvenser? I hvor mange tilfælde er der forelagt relevante oplysninger herom for en potentielt berørt medlemsstat?

7. INSPEKTIONER (ARTIKEL 20 I DIREKTIV 2012/18/EU)

1. På hvilket niveau eller hvilke niveauer er der udarbejdet inspektionsplaner? Er planerne gjort offentligt tilgængelige, eller er offentligheden blevet informeret elektronisk om, hvor der kan indhentes mere detaljerede oplysninger om inspektionsplanerne? Valgfrit: Indsæt et link til planerne, hvis de er offentliggjort på internettet.
2. Er der udarbejdet programmer for rutinemæssige inspektioner, herunder hyppigheden af besøg på virksomhedsområdet, for alle virksomheder? Er datoen for det seneste besøg på virksomhedsområdet eller en henvisning til, hvor denne oplysning kan indhentes elektronisk, gjort offentligt tilgængelig? Valgfrit: Indsæt et link til oplysningerne, hvis de er offentliggjort på internettet.
3. For hvor mange kolonne 3-virksomheder er inspektionsprogrammet, herunder hyppigheden af besøg på virksomhedsområdet, baseret på en systematisk vurdering af risikoen for større uheld i den pågældende virksomhed? Hvor mange virksomheder er genstand for årlige besøg?
4. For hvor mange kolonne 2-virksomheder er inspektionsprogrammet, herunder hyppigheden af besøg på virksomhedsområdet, baseret på en systematisk vurdering af risikoen for større uheld i den pågældende virksomhed? Hvor mange virksomheder er genstand for besøg mindst hvert tredje år?
5. Indeholder den nationale lovgivning eller de nationale administrative retningslinjer bestemmelser om udførelse af inspektioner i koordination eller i fællesskab med inspektioner, der udføres i henhold til anden EU-lovgivning (f.eks. direktivet om industrielle emissioner)?

8. DRIFTSFORBUD, SANKTIONER OG ANDRE TVANGSFORANSTALTNINGER (ARTIKEL 19 OG 28 I DIREKTIV 2012/18/EU)

1. Hvor mange virksomheder er der udstedt driftsforbud eller forbud mod idriftsætning for i rapporteringsperioden?
2. Hvor mange andre former for tvangsforanstaltninger er der truffet i rapporteringsperioden? Oplys, hvilke typer foranstaltninger der hyppigst anvendes (f.eks. driftsforbud, administrative sanktioner eller andre foranstaltninger). Opgiv en statistisk fordeling på de forskellige typer, hvis det er muligt.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EUT L 26 af 28.1.2012, s. 1).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (EFT L 197 af 21.7.2001, s. 30).

9. ADGANG TIL KLAGE OG DOMSTOLSPRØVELSE (ARTIKEL 23 I DIREKTIV 2012/18/EU)

Gør rede for, hvordan overholdelsen af artikel 23 i direktiv 2012/18/EU om adgang til klage og domstolsprøvelse er sikret, og beskriv erfaringerne med gennemførelsen af denne artikel i rapporteringsperioden.

10. YDERLIGERE OPLYSNINGER

Valgfrit: Anfør eventuelle supplerende generelle oplysninger vedrørende Seveso-direktivet, erfaringer med gennemførelsen, rapporter osv., der kan være af interesse og kan videregives til offentligheden, om følgende punkter:

- a) Erfaringer fra uheld og hændelser, der kan være med til at forebygge lignende tilfælde.
 - b) IT-værktøjer, der bruges til at overvåge gennemførelsen af direktivet og til dataudveksling
 - c) Hvis det er relevant: lignende foranstaltninger (i form af anmeldelse af aktiviteter, krav til sikkerhedsstyring, sikkerhedsrapporter, information til offentligheden, beredskabsplaner og inspektioner), der gælder for anlæg og aktiviteter, som ikke er omfattet af direktiv 2012/18/EU, f.eks. vedrørende rørledninger, havne, rangerbanegårde, offshoreanlæg, gasefterforskning og -udvinding osv.
-

HENSTILLINGER

KOMMISSIONENS HENSTILLING

af 5. december 2014

om forhold vedrørende ibrugtagning og anvendelse af strukturelt definerede delsystemer og køretøjer efter reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF og 2004/49/EF

(EØS-relevant tekst)

(2014/897/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 292, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 30, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF ⁽¹⁾ kan Kommissionen forelægge alle spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv for det udvalg, der er omhandlet i direktivets artikel 29.
- (2) Det Europæiske Jernbaneagentur («agenturet») har siden 2005 gennemført adskillige aktiviteter til støtte for udviklingen af et integreret, sikkert og interoperabelt europæisk jernbanesystem. Efter vedtagelsen af direktiv 2008/57/EF har agenturet holdt regelmæssige møder med interessenterne og de nationale sikkerhedsmyndigheder, navnlig vedrørende gensidig accept af jernbanekøretøjer, dvs. gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelser til jernbanekøretøjer. Møderne har vist, at parterne har forskellige opfattelser af den ibrugtagningstilladelse til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer, der er omhandlet i direktivets kapitel IV og V.
- (3) Når disse tilladelser ikke forstås på samme måde, er der risiko for, at de nationale gennemførelsesbestemmelser får medlemsstaterne til at anvende kravene forskelligt, og derved skabes der yderligere vanskeligheder for fabrikanterne og jernbanevirksomhederne. En fælles forståelse af, hvordan ibrugtagning af strukturelt definerede delsystemer og køretøjer skal foregå, er også nødvendig for at sikre sammenhængen mellem de forskellige henstillinger, som agenturet fremsætter for at varetage en række opgaver, der påhviler det i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF ⁽²⁾ og direktiv 2008/57/EF.
- (4) Kommissionen vedtog henstilling 2011/217/EU ⁽³⁾. Denne henstilling havde til formål at klarlægge proceduren for udstedelse af ibrugtagningstilladelse til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer, som nævnt i direktiv 2008/57/EF.
- (5) For at drøfte og analysere de spørgsmål om ibrugtagning af strukturelt definerede delsystemer og køretøjer, der er opstået efter vedtagelsen af henstilling 2011/217/EU, nedsatte Kommissionen i 2011 en taskforce om udstedelse af tilladelser til køretøjer. Den afsluttende rapport fra denne taskforce blev offentliggjort på agenturets websted i juli 2012.
- (6) Den 30. januar 2013 fremsatte Kommissionen sine lovgivningsforslag i en fjerde jernbanepakke. I disse forslag er der taget hensyn til resultaterne fra ovennævnte taskforce, og de omfatter en forbedret procedure for godkendelsen af køretøjer og delsystemer. Præciseringerne i denne henstilling er nødvendige for at optimere gennemførelsen af den nuværende rammelovgivning.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44).

⁽³⁾ Kommissionens henstilling 2011/217/EU af 29. marts 2011 om udstedelse af ibrugtagningstilladelser til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF (EUT L 95 af 8.4.2011, s. 1).

- (7) Det er således nødvendigt at udvide henstilling 2011/217/EU til at dække andre aspekter af tilladelsesproceduren, og at skabe yderligere klarhed på følgende punkter:
- forholdet mellem de væsentlige krav, de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'erne) og de nationale forskrifter
 - anvendelsen af de fælles sikkerhedsmetoder ved udstedelse af tilladelser
 - TSI'ernes og de nationale forskrifters integritet
 - verifikation, der ligger uden for ibrugtagningstilladelsens område
 - prøvning
 - fabrikantens eller ordregiverens verifikationserklæring
 - gensidig anerkendelse
 - det tekniske dossier
 - roller og ansvarsfordeling, før, under og efter at tilladelsen er udstedt
 - sikkerhedsledelsessystemets betydning og
 - ændringsstyring
- (8) Af hensyn til klarhed og enkelhed bør denne henstilling afløse henstilling 2011/217/EU.
- (9) Det udvalg, der er omhandlet i artikel 29 i direktiv 2008/57/EF er blevet hørt —

VEDTAGET DENNE HENSTILLING:

1. Medlemsstaterne bør sikre, at nationale sikkerhedsmyndigheder, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, vurderingsorganer, enheder med ansvar for vedligeholdelsen, fabrikanter, ansøgere om ibrugtagningstilladelser og andre aktører, der er impliceret i udstedelse af ibrugtagningstilladelser til og anvendelse af strukturelt definerede delsystemer og køretøjer er opmærksomme på og tager hensyn til de principper og retningslinjer, der er fastsat i punkt 2-116.

DEFINITIONER

2. I denne henstilling gælder definitionerne i direktiv 2008/57/EF og 2004/49/EF. Udtrykkene »jernbanevirksomhed«, »infrastrukturforvalter«, »ihænde-haver af køretøjer« og »enhed med ansvar for vedligeholdelse« anvendes med henvisning til de funktioner og ansvarsområder, som fremgår af artikel 3 og 4 i direktiv 2004/49/EF. Enhver enhed, der varetager en af de funktioner, der er nævnt i disse artikler, kan eventuelt også varetage en anden funktion (f.eks. kan en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter også være ihænde-haver af køretøjer). Derudover forstås ved:
 - a) »specificeret driftstilstand«: Normal driftstilstand og forventelige uregelmæssige driftsforhold (også som følge af slid) inden for et værdiinterval og under anvendelsesvilkår, som er specificeret i det tekniske dossier og vedligeholdelsesinstruksen. Denne tilstand omfatter alle de forhold, delsystemet forudsættes drevet under, og dens tekniske grænser
 - b) »grundlæggende konstruktionsegenskaber«: De egenskaber ved et delsystem, der er fastlagt i typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattesten
 - c) »sikker integration«: Det at sikre, at indbygningen af et element (f.eks. en ny køretøjstype, et projekt på banenettet, et delsystem, en del, en underdel, en komponent, software, en procedure, en organisation) i et større system, ikke medfører nogen uacceptabel risiko for systemet som helhed

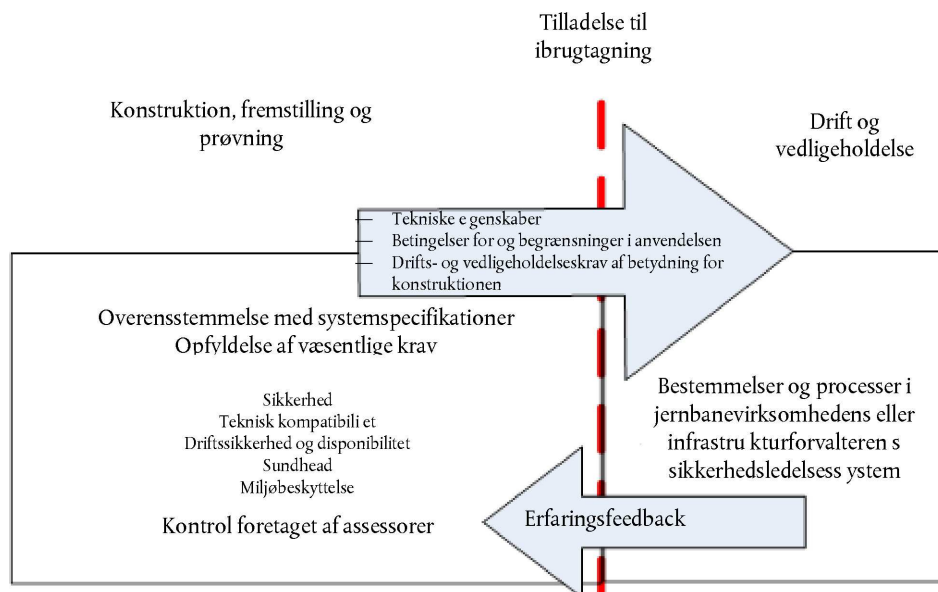
- d) »tilvejebringelse af teknisk kompatibilitet med nettet«: Verifikation af og dokumentation i det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, for de parametre for køretøjstypen, som har betydning for den tekniske kompatibilitet med det givne net, og, hvor det er relevant, overholdelsen af de grænseværdier, der er specificeret for dette net; parametrene indbefatter fysiske egenskaber og funktioner; verifikationen skal foretages efter de regler, der gælder for det pågældende net
- e) »teknisk kompatibilitet«: Egnethed hos to eller flere strukturelt definerede delsystemer eller dele af disse delsystemer, som har mindst én indbyrdes grænseflade, til at fungere sammen og samtidig opretholde hver deres specificerede driftstilstand og deres forventede ydeevne
- f) »vurderingsorgan«: Det bemyndigede organ, det udpegede organ eller risikoassessoren
- g) »bemyndiget organ«: Et organ som defineret i artikel 2, litra j), i direktiv 2008/57/EF.
- h) »udpeget organ«: Et organ, der er udpeget af en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 17, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF med henblik på at verificere, at et delsystem overholder de nationale forskrifter
- i) »risikoassessor«: Et organ, som defineret i artikel 3, nr. 14, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 ⁽¹⁾
- j) »EF-verifikationserklæring«: For et delsystem den EF-verifikationserklæring, som udfærdiges i henhold til artikel 18 i og bilag V til direktiv 2008/57/EF, og som indeholder en erklæring om, at delsystemet opfylder kravene i den relevante europæiske lovgivning, herunder eventuelle nationale forskrifter, der anvendes til at gennemføre de væsentlige krav i direktiv 2008/57/EF
- k) »banenetprojekt«: Et projekt, hvis formål er ibrugtagning af nyt, fornyet eller opgraderet fast udstyr sammensat af flere strukturelt definerede delsystemer
- l) »netegenskaber«: Egenskaberne ved et banenet som beskrevet i TS'erne og, hvor det er relevant, de nationale forskrifter
- m) »teknisk dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen«: Hele den af ansøgeren indsamlede dokumentation, som den gældende EU-lovgivning kræver for et delsystem
- n) »dokumentation indsendt med henblik på tilladelse«: Det dossier, som ansøgeren forelægger den nationale sikkerhedsmyndighed, når der ansøges om tilladelse
- o) »ansøger«: Den, der har underskrevet EF-verifikationserklæringen i overensstemmelse med artikel 18 i direktiv 2008/57/EF og anmoder om udstedelse ibrugtagningstilladelse til et delsystem. Hvor artikel 15 i direktiv 2008/57/EF gør det nødvendigt at anvende sikkerhedsmetoden til risikovurdering, indtager ansøgeren den rolle som forslagsstiller, der er defineret i gennemførelsesforordningen om sikkerhedsmetoden til risikoevaluering og -vurdering
- p) »ansøger om godkendelse af et køretøj/banenetprojekt«: Den enhed, der anmoder udstedelse af en ibrugtagningstilladelse til et køretøj eller et projekt. Hvor artikel 15 i direktiv 2008/57/EF gør det nødvendigt at anvende sikkerhedsmetoden til risikovurdering, indtager ansøgeren den rolle som forslagsstiller, der er defineret i gennemførelsesforordningen om sikkerhedsmetoden til risikoevaluering og -vurdering.

IBRUGTAGNINGSTILLADELSER TIL DELSYSTEMER

3. Ibrugtagningstilladelsen til et delsystem er medlemsstatens anerkendelse af, at den, der har ansøgt om godkendelse af dette delsystem, har dokumenteret, at dette i den specificerede driftstilstand opfylder alle de væsentlige

⁽¹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 af 30. april 2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering og ophævelse af forordning (EF) nr. 352/2009 (EUT L 121 af 3.5.2013, s. 11).

krav i direktiv 2008/57/EF ⁽¹⁾, når det integreres i jernbanesystemet. I henhold til artikel 17, stk. 1, i samme direktiv har denne tilladelse form af en EF-verifikationserklæring. Følgende diagram sammenfatter aktiviteterne før og efter udstedelsen af ibrugtagningstilladelsen til et strukturelt delsystem.



IBRUGTAGNINGSTILLADELSER TIL KØRETØJER OG GODKENDELSE AF KØRETØJSTYPER

4. Med henblik på godkendelse er et køretøj sammensat af delsystemet Rullende materiel, og, hvor det er relevant, delsystemet Mobilt togkontrol- og kommunikationsudstyr. Godkendelsen af en køretøjstype eller en individuel ibrugtagningstilladelse for et køretøj er en samlet godkendelse af delsystemet/delsystemerne, som køretøjet består af.
5. De krav, der følger af funktionelt definerede delsystemer og påvirker den specificerede (drifts-)tilstand for køretøjer (herunder f.eks. de operationelle funktionskrav), er fastlagt i de relevante TSI'er om strukturelt definerede delsystemer eller, såfremt direktiv 2008/57/EF tillader det, i nationale forskrifter (f.eks. togkontrol- og kommunikationssystemer i klasse B).
6. Da der indgår et eller flere delsystemer i køretøjer, finder bestemmelserne om delsystemer i kapitel IV i direktiv 2008/57/EF anvendelse på køretøjets eller køretøjstypens relevante delsystemer, uden at dette dog berører andre bestemmelser i kapitel V.
7. Med hensyn til godkendelse af køretøjer, hvori der indgår mere end et delsystem, kan den, der har ansøgt om godkendelse af køretøjet eller køretøjstypen, kombinere EF-verifikationserklæringerne for begge delsystemer til én enkelt EF-verifikationserklæring, jf. beskrivelsen i bilag V til direktiv 2008/57/EF, med henblik på at demonstrere, at køretøjer af denne type i deres specificerede driftstilstand som helhed overholder kravene i den relevante EU-lovgivning, når de integreres i jernbanesystemet, herunder de væsentlige krav i direktiv 2008/57/EF.
8. En enkeltstående godkendelse af køretøjstypen eller udstedelse af en ibrugtagningstilladelse til enkeltkøretøjer bør være tilstrækkelig for hele EU's jernbanenet, når betingelserne i direktiv 2008/57/EF er opfyldt. Dette gælder f.eks. for et TSI-konformt køretøj eller en TSI-konform køretøjstype, som står til at blive tilladt på den betingelse, at det/den kun sættes i drift på et TSI-konformt net (men kun såfremt den relevante TSI, som blev anvendt i forbindelse med de respektive tilladelser, ikke indeholder udestående punkter og særtilfælde, som vedrører kompatibiliteten mellem nettet og køretøjet).
9. Procedurerne for godkendelse af køretøjstyper og enkeltkøretøjer er harmoniserede og omfatter klare trin med faste tidsfrister.
10. Reglerne for ibrugtagningstilladelser til køretøjer og køretøjstyper bør være stabile, gennemsigelige og ikke-diskriminerende. Forskrifterne bør være enten TSI'er eller — når der gives tilladelse hertil i direktiv 2008/57/EF — nationale forskrifter, som Kommissionen underrettes om, og som stilles til rådighed via en database oprettet af Kommissionen. Fra det tidspunkt, hvor en TSI vedtages, bør medlemsstaterne ikke længere

⁽¹⁾ I bilag III til direktiv 2008/57/EF fastlægges de væsentlige krav til jernbanesystemet (artikel 3, stk. 1). Disse krav er specifikke for jernbanesektoren. Jernbanesystemet, delsystemerne, interoperabilitetskomponenterne og alle grænsefladerne skal opfylde disse væsentlige krav (artikel 4, stk. 1). Det er en forudsætning, at et strukturelt defineret delsystem opfylder de væsentlige krav, før det kan tages i brug. Opfyldelse af de væsentlige krav i direktiv 2008/57/EF berører ikke anvendelse af andre EU-forskrifter (artikel 3, stk. 2).

vedtage nationale forskrifter for produkter eller dele af delsystemer, der er omfattet af den pågældende TSI (bortset fra dem, der er anført som »udestående punkter«). For køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI'erne, bør princippet om gensidig anerkendelse anvendes i størst mulig udstrækning for at undgå unødvendige krav og overflødige verifikationer, medmindre de er strengt nødvendige for at kontrollere, at et køretøj af denne type er teknisk kompatibelt med det relevante net.

11. Godkendelser af køretøjer bør henvise til de tekniske egenskaber ved køretøjernes specificerede driftstilstand, herunder begrænsningerne i og betingelserne for anvendelsen, og angive det eller de net ⁽¹⁾ i medlemsstaten/medlemsstaterne, som køretøjerne af denne type er godkendt til. De tekniske egenskaber, som der henvises til i tilladelsen, bør:
 - anmeldes af fabrikanterne eller ordregiverne i deres egenskab af ansøgere om godkendelse af køretøjet eller køretøjstypen
 - verificeres og attesteres af vurderingsorganerne og
 - dokumenteres i det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen.
12. De tekniske egenskaber, som omhandles i henstillingens punkt 11, er de samme for alle enkeltkøretøjer af samme køretøjstype.
13. Hverken godkendelsen af typen af eller ibrugtagningstilladelsen til et enkeltkøretøj bør være relateret til en bestemt strækning, jernbanevirksomhed, ihændehaber eller enhed med ansvar for vedligeholdelse.
14. Med henblik på at undgå at skulle godkende køretøjstyper og ibrugtagning af enkeltkøretøjer til specifikke strækninger og for at undgå at skulle udstede en ny tilladelse, hvis egenskaberne for en strækning ændrer sig, bør alle eventuelle begrænsninger og betingelser for anvendelse, som hører til en køretøjsrelateret tilladelse, specificeres i form af parametre for infrastrukturens tekniske konstruktionsegenskaber — og ikke i geografiske termer.

TYPEGODKENDELSE

15. De karakteristika ved et køretøjs specificerede driftstilstand, som er genstand for vurdering med henblik på godkendelse, er dem, der forbindes med køretøjstypen. En køretøjstype godkendes først i overensstemmelse med artikel 26, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF og derefter godkendes enkeltkøretøjer af denne type (eller en serie af enkeltkøretøjer) ved at kontrollere deres typeoverensstemmelse i overensstemmelse med artikel 26, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF. I henhold til artikel 26, stk. 2, i direktiv 2008/57/EF betyder godkendelsen af det første køretøj af en type omvendt, at godkendelsen også gives til køretøjstypen. Dette giver også mulighed for, at efterfølgende enkeltkøretøjer af samme type kan godkendes på grundlag af verifikation af typeoverensstemmelsen, jf. artikel 26, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF. Denne model for typegodkendelse af køretøjer gør det muligt for producenterne at markedsføre køretøjstyper og optage dem i deres katalog, og derved kan de give kunderne mulighed for at få en tilladelse, uden at de enkelte køretøjer af den pågældende type behøver at være bygget, når kunden bestiller dem. Et af målene med denne model er at mindske den risiko, der er forbundet med godkendelsesproceduren, for dem, der køber køretøjer af de pågældende typer.
16. Typen er også relevant for strækningskompatibiliteten. For at vurdere, om et tog egner sig til strækningen, sammenligner en jernbanevirksomhed egenskaberne ved et tog bestående af visse typer køretøjer med de oplysninger, som infrastrukturforvalteren har angivet i infrastrukturregistreret. Infrastrukturforvalteren har allerede i dag pligt til at offentliggøre oplysningerne om infrastrukturens karakter (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF ⁽²⁾, for så vidt angår netadgang, direktiv 2004/49/EF, 2008/57/EF og TSI'en for drift og trafikstyring, for så vidt angår driften). Indtil infrastrukturregistreret er oprettet og opdateret, skal infrastrukturforvalteren offentliggøre disse oplysninger ad anden vej. Dette giver ikke infrastrukturforvalteren beføjelse til at pålægge jernbanevirksomhederne at søge en form for ekstra godkendelse af deres køretøjer eller tog.
17. Procedurerne for godkendelse af køretøjer og den efterfølgende drift og vedligeholdelse af bestemte køretøjer er to helt særskilte processer, som reguleres af forskellige bestemmelser. Denne adskillelse gør det muligt, at køretøjer af samme type kan blive markedsført af fabrikanter ved hjælp af én allerede udstedt tilladelse, at de kan blive drevet af forskellige jernbanevirksomheder, og at de kan blive vedligeholdt af forskellige enheder med ansvar for vedligeholdelse i overensstemmelse med forskellige vedligeholdelsesordninger alt efter de driftsmæssige forhold.

⁽¹⁾ En medlemsstats område kan omfatte en eller flere jernbanenet.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29).

18. Med hensyn til køretøjstyper, som det er hensigten at søge om godkendelse til i mere end én medlemsstat (f. eks. drift i korridorer), kan nationale sikkerhedsmyndigheder vælge at samarbejde om at udstede første og supplerende tilladelser samtidig »samtidig« tilladelse). Derved bliver det muligt for de pågældende nationale myndigheder at dele arbejdet mellem sig (f.eks. kan de hver især tage sig af et område), og det gør det muligt for den nationale sikkerhedsmyndighed, der udsteder den første tilladelse, at anerkende og drage nytte af arbejde, der er udført af de andre nationale sikkerhedsmyndigheder.

IBRUGTAGNINGSTILLADELSER TIL DELSYSTEMER BESTÅENDE AF FASTE INSTALLATIONER

19. Det bør understreges, at TSI'er for faste installationer ikke indeholder en komplet liste over krav, som det pågældende delsystem skal overholde. De krav, der er fastlagt i TSI'erne, omfatter de elementer, som er relevante for kompatibiliteten mellem delsystemer bestående af faste installationer og et TSI-konformt køretøj.
20. For faste installationer gælder, udover anvendelsen af TSI'erne med henblik på at opfylde væsentlige krav i gældende EU-lovgivning, at medlemsstaterne kan kræve anvendelse af andre bestemmelser — som ikke behøver harmonisering for at opfylde målene i direktiv 2008/57/EF — f.eks. bestemmelser om elsikkerhed, anlæg, bygninger, hygiejne og brandsikkerhed mv. Disse forskrifter må ikke være i strid med bestemmelserne i TSI'erne.
21. For et projekt på banenettet, der består af mere end et delsystem bestående af faste installationer, foreslås det for at forenkle processen, at ansøgeren slår EF-verifikationserklæringerne for de enkelte delsystemer, jf. beskrivelsen i bilag V til direktiv 2008/57/EF, sammen til én EF-verifikationserklæring for banenetprojektet som helhed med henblik på at demonstrere, at projektet samlet set tilfredsstiller kravene i den gældende EU-lovgivning, når det integreres i jernbanesystemet, herunder de væsentlige krav i direktiv 2008/57/EF.
22. De gældende nationale regler for ibrugtagningstilladelser til delsystemer bestående af faste installationer bør være stabile, gennemsikkelige, ikke-diskriminerende. Med forbehold af henstillingens punkt 19 og 20 ovenfor bør forskrifterne med hensyn til de væsentlige krav til jernbanesystemet, som er fastlagt ved direktiv 2008/57/EF, enten være TSI'er eller, såfremt direktiv 2008/57/EF tillader det, nationale forskrifter, som Kommissionen underrettes om, og som stilles til rådighed via en database oprettet af Kommissionen. Fra det tidspunkt, hvor en TSI vedtages, bør medlemsstaterne ikke længere vedtage nationale forskrifter for produkter eller dele af delsystemer, der er omfattet af den pågældende TSI (bortset fra de aspekter, der er anført som åbne punkter i de relevante TSI'er).
23. En ibrugtagningstilladelse til delsystemer bestående af faste installationer bør henvise til deres tekniske egenskaber, herunder betingelser for og begrænsninger i anvendelsen. De tekniske egenskaber, der henvises til i ibrugtagningstilladelsen, bør:
- angives af ansøgeren
 - verificeres og attesteres af vurderingsorganerne og
 - dokumenteres i det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen.
24. Udstedelsen af ibrugtagningstilladelser til delsystemer bestående af faste installationer og driften og vedligeholdelsen af disse delsystemer er to klart adskilte aktiviteter, som reguleres af forskellige bestemmelser.

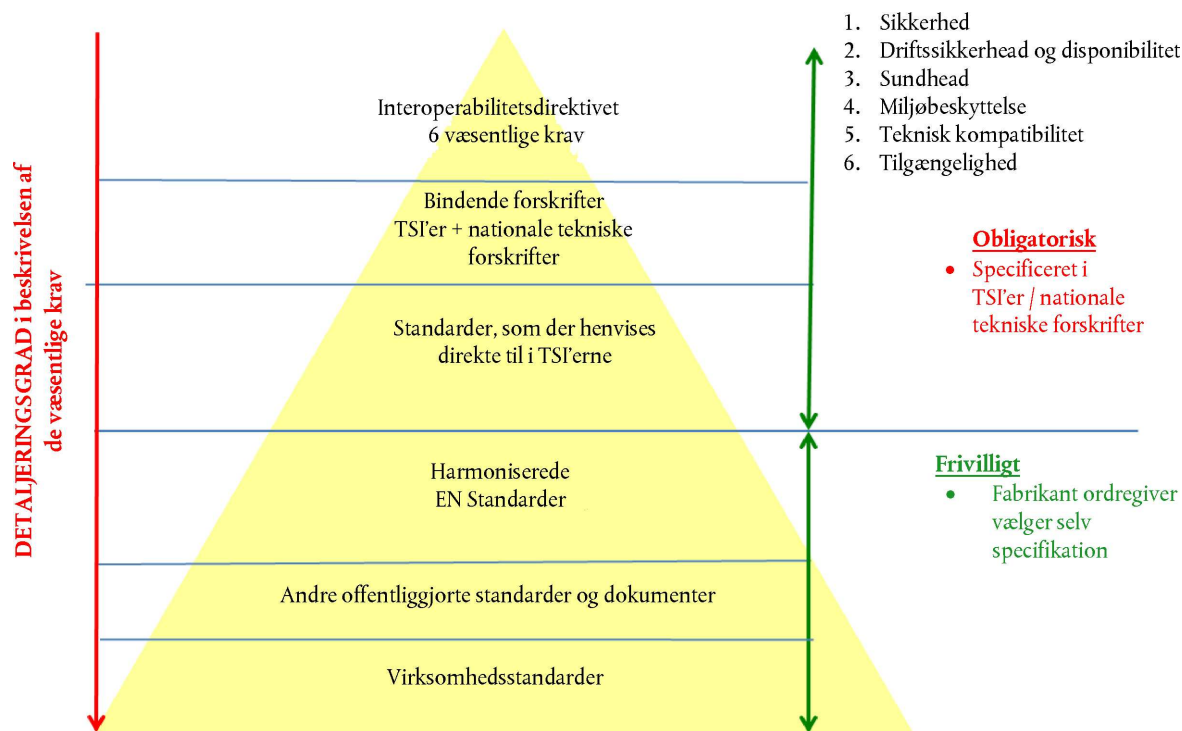
VÆSENTLIGE KRAV, TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR INTEROPERABILITET (TSI) OG NATIONALE FORSKRIFTER

25. Interoperabilitetsdirektivet fastlægger væsentlige krav til jernbanesystemet. Disse krav er »samtlige« betingelser, der er fastsat i bilag III, og som jernbanesystemet, dets delsystemer, interoperabilitetskomponenter, herunder grænseflader, skal opfylde« (artikel 2, litra g), i direktiv 2008/57/EF). De væsentlige krav til jernbanesystemet er derfor udtømmende. En medlemsstat eller national sikkerhedsmyndighed kan ikke fastsætte nogen krav eller betingelser, undtagen som fastsat i artikel 17.
26. Den tekniske kompatibilitet ved grænsefladen mellem net og køretøjer er afgørende for sikkerheden. Selv om denne grænseflades sikkerhed kan påvises ved anvendelse af referencesystemer eller eksplicit risikoestimering i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 352/2009 ⁽¹⁾, er det af hensyn til interoperabiliteten nødvendigt, at den tekniske kompatibilitet dokumenteres efter harmoniserede EU-forskrifter, dvs. TSI'er, eller,

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 352/2009 af 24. april 2009 om vedtagelse af en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering (EUT L 108 af 29.4.2009, s. 4). Med virkning fra den 21. maj 2015 vil denne forordning blive ophævet og erstattet af gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013.

hvis der ikke eksisterer sådanne forskrifter, på grundlag af nationale forskrifter. Af hensyn til interoperabiliteten bør kompatibiliteten med hensyn til grænsefladerne mellem køretøj og net derfor påvises efter en regelbaseret fremgangsmåde.

27. Som følge heraf bør TSI'erne på den ene side indeholde detaljerede specifikationer for de grænseflader, der henvises til i henstillingens punkt 26. Hvert grundparameter og hver grænseflade i målsystemet, som udtrykkeligt skal kontrolleres med henblik på godkendelse, bør også specificeres detaljeret i TSI'erne sammen med de relevante krav til overensstemmelsesvurderingen.
28. På den anden side bør TSI'erne kun specificere kravene »i det omfang, det er nødvendigt« for at opnå et optimalt niveau af teknisk harmonisering, og fastsætte de obligatoriske bestemmelser, der er nødvendige for at overholde de væsentlige krav i direktiv 2008/57/EF og nå det mål, der er nævnt i artikel 1 i samme direktiv (artikel 5, stk. 3). TSI'en bør derfor kun specificere krav så detaljeret, som det er nødvendigt at harmonisere for at opnå disse målsætninger, samtidig med at de væsentlige krav overholdes. TSI'erne specificerer også grænsefladerne mellem delsystemer. Hver TSI angiver som mål et delsystem, der kan gennemføres gradvis og inden for en rimelig frist.
29. Ansøgerne bør frit kunne anvende tekniske løsninger efter eget valg til at overholde de væsentlige krav, forudsat at disse tekniske løsninger overholder specifikationerne i TSI'erne og anden gældende lovgivning.
30. For at nå målet om et fælles europæisk jernbaneanrums uden indre grænser kan der fastlægges tekniske specifikationer for de produkter, der opfylder de væsentlige krav, i harmoniserede standarder (EN). I nogle tilfælde indebærer et produkts overholdelse af harmoniserede standarder, der omfatter grundparametrene i en TSI, en formodning om, at produktet er i overensstemmelse med visse bestemmelser i TSI'en. I overensstemmelse med den nye metode for teknisk harmonisering og standardisering er anvendelsen af disse standarder frivillig, men deres referencer offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* (EUT). Disse specifikationer bør også fastlægges i TSI'ens anvendelsesvejledning med henblik på at gøre det lettere for industrien at anvende dem. Disse specifikationer bør være et supplement til TSI'erne.
31. Hierarkiet og detaljeringsgraden af specifikationerne i henstillingens punkt 26 til 30 er illustreret i nedenstående figur:



32. TSI'erne bør ikke gentage bestemmelser, der er udformet med henblik på at sikre, at et delsystem eller et køretøjs specificerede driftstilstand overholder krav i andre relevante direktiver.
33. Krav i medfør af andre EU-bestemmelser end direktiv 2008/57/EF bør også anvendes, når et delsystem eller et køretøj konstrueres/planlægges og drives i den specificerede driftstilstand. Ansøgeren skal sørge for, at disse krav er opfyldt.

34. Nationale forskrifter kan kun fortsætte med at gælde for tilladelser i de tilfælde, der angivet i artikel 17, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF, jf. dog henstillingens punkt 19 og 20. Der er tale om
- de omstændigheder, hvor der ikke findes nogen relevante TSI'er, dvs.:
 - a) udestående punkter i TSI'erne
 - b) net og køretøjer, som ikke er (bestemt til at være) omfattet af TSI'erne
 - c) krav til nedarvede systemer (dvs. grænseflader, som ikke er bestemt til at være dækket af TSI'er)
 - d) krav til ikke-TSI-konforme køretøjer, der er taget i brug inden TSI'ernes ikrafttræden eller i en overgangsperiode
 - undtagelser, hvor artikel 9 i direktiv 2008/57/EF finder anvendelse
 - særtilfælde defineret i TSI'erne, som omfatter nationale variationer i målsystemet.
35. I de tilfælde, der er anført i henstillingens punkt 34, bør medlemsstaterne henholde sig til, offentliggøre og håndhæve de forskrifter, der vedrører de væsentlige krav, herunder kravet om teknisk kompatibilitet mellem køretøjer og deres net. For at bevare interoperabiliteten på det eksisterende niveau og undgå forskelsbehandling af ansøgerne bør disse forskrifter være have samme detaljeringsgrad som TSI'erne og være entydige i deres krav (de bør f.eks. angive værdier for de relevante parametre og metoder til overensstemmelsesvurdering).
36. Hvis der søges om en supplerende godkendelse af eksisterende ikke-TSI-konforme køretøjstyper eller enkeltkøretøjer, tillader artikel 25 i direktiv 2008/57/EF kun den medlemsstat, hvor der søges om den supplerende tilladelse, at kontrollere kompatibiliteten med sit net. I medfør af den gensidige anerkendelse, som beskrives i henstillingens 52 til 54, bør den pågældende medlemsstat anerkende den første ibrugtagningstilladelse, medmindre den (over for ansøgeren om den supplerende tilladelse) kan påvise en betydelig sikkerhedsrisiko. Dette er i overensstemmelse med behovet for at undgå, at køretøjstyper og enkeltkøretøjer, som der første gang blev udstedt tilladelse til i én medlemsstat, behandles forskelligt.
37. I deres nationale forskrifter skal medlemsstaterne derfor af klarhedshensyn angive, hvilke af bestemmelserne der finder anvendelse: udelukkende på nye køretøjer og delsystemer ved den første godkendelse; og/eller på eksisterende køretøjstyper; og/eller på eksisterende køretøjer, der skal have en ny tilladelse efter fornyelse eller opgradering; og/eller alle ibrugtagne delsystemer og køretøjer.

ANVENDELSE AF DEN FÆLLES SIKKERHEDSMETODE TIL RISIKOEVALUERING OG -VURDERING OG SIKKERHEDSLEDELSESSYSTEMET

38. Den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering er kun obligatorisk i forbindelse med ibrugtagningstilladelser i følgende tilfælde:
- a) når en TSI eller en gældende national forskrift, jf. artikel 17, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF kræver det for et bestemt emne
 - b) når det er nødvendigt for at opfylde kravet i artikel 15, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF om at gennemføre sikker integration af delsystemerne, hvor der ikke foreligger obligatoriske forskrifter.
- I alle andre tilfælde er anvendelsen af den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering ikke obligatorisk i forbindelse med en sådan tilladelse.
39. Betegnelsen »sikker integration« omfatter:
- a) sikker integration mellem de elementer, der udgør et delsystem
 - b) sikker integration mellem delsystemer, der udgør et køretøj eller et projekt på banenettet og for køretøjer:
 - c) sikker integration af et køretøj med netegenskaberne
 - d) sikker integration af køretøjer i jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer. Dette omfatter grænseflader mellem køretøjer, grænseflader med de medarbejdere, der skal forestå driften af delsystemet, og vedligeholdelse foretaget af en enhed med ansvar for vedligeholdelse

- e) sikker integration af et tog med de specifikke strækninger, hvor det er i drift
og for banenetprojekter:
- f) sikker integration af et projekt på banenettet med de køretøjsegenskaber, der er defineret i TSI'er og nationale forskrifter
- g) sikker integration med tilstødende dele af nettet (strækningsafsnit)
- h) sikker integration af et projekt på banenettet i infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem. Dette omfatter grænseflader til de medarbejdere, der skal forestå driften af banenetprojektet, og vedligeholdelse foretaget af infrastrukturforvalteren eller dennes kontrahenter
- i) sikker integration af et projekt på banenettet med de specifikke tog, der er i drift på nettet.
40. Om forbindelsen mellem sikker integration og ibrugtagningstilladelser til køretøjer gælder følgende:
- Litra a), b) og c) i henstillingens punkt 39 bør gennemføres inden udstedelsen af ibrugtagningstilladelsen. Enhver betingelse for og begrænsning i anvendelsen (f.eks. enhver form for begrænsning vedrørende oprangering, herunder sammenkoblet drift eller drift af lokomotiverne sammen med de køretøjer, der udgør toget) bør fremgå af det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, jf. artikel 18, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF, således at brugeren af det godkendte delsystem eller køretøj kan anvende disse betingelser for og begrænsninger i anvendelsen i overensstemmelse med sit sikkerhedsledelsessystem.
 - Litra d) i henstillingens punkt 39 er ikke en del af godkendelsesproceduren. Dette bør gennemføres af jernbanevirksomheden under hensyntagen til alle betingelser for og begrænsninger i anvendelsen, som følger af litra a), b) og c), og omfatte verificering af overensstemmelsen med TSI'erne og de gældende nationale forskrifter.
 - Litra e) i henstillingens punkt 39 er ikke en del af godkendelsesproceduren. Dette bør gennemføres af jernbanevirksomheden på grundlag af alle de informationer, som er nødvendige for, at en jernbanevirksomhed kan bestemme et togs egenskaber og fastslå kompatibiliteten mellem tog og strækning (f.eks. betingelserne for anvendelse, værdierne for grænsefladeparametrene), og som følger af litra a), b) og c), og de informationer, der findes i infrastrukturregistret.
- 40a Med hensyn til forbindelsen mellem sikker integration og ibrugtagningstilladelser til faste delsystemer og projekter på banenettet gælder følgende:
- Litra a), b), f) og g), i henstillingens punkt 39 bør gennemføres inden udstedelsen af ibrugtagningstilladelsen. Enhver betingelse for og begrænsning i anvendelsen bør fremgå af det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, jf. artikel 18, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF, således at brugeren af det godkendte delsystem eller banenetprojekt kan anvende disse betingelser for og begrænsninger i anvendelsen i overensstemmelse med sit sikkerhedsledelsessystem.
 - Litra h) i henstillingens punkt 39 er ikke en del af godkendelsesproceduren. Dette bør gennemføres af infrastrukturforvalteren under hensyntagen til alle betingelser for og begrænsninger i anvendelsen, som følger af litra a), b) og c), og omfatte verificering af overensstemmelsen med TSI'erne og de gældende nationale forskrifter.
 - Litra i) i henstillingens punkt 39 er ikke en del af godkendelsesproceduren. Det bør gennemføres af infrastrukturforvalteren på grundlag af alle de informationer, som er nødvendige for at bestemme et togs egenskaber og fastslå kompatibiliteten mellem tog og strækning (f.eks. betingelserne for anvendelse, værdierne for grænsefladeparametrene), og som følger af litra a), b) og c), og de informationer, der findes i infrastrukturregistret.
41. Med hensyn til anvendelsen af den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering til at kontrollere sikker integration før udstedelsen af ibrugtagningstilladelser gælder følgende:
- Litra a) i henstillingens punkt 39 omfattes i sin helhed af TSI'erne om et delsystem. Findes der ingen udtrykkelige tekniske forskrifter for dette aspekt, kan TSI'en foreskrive en risikobaseret metode, kræve, at den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering anvendes, og angive det risikoniveau, som er acceptabelt.
 - Findes der ingen obligatoriske forskrifter (TSI'er, nationale forskrifter), der er fuldt dækkende for denne grænseflade, bør litra b) i henstillingens punkt 39 kontrolleres ved hjælp af den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering.

- Litra c) i henstillingens punkt 39 bør være fuldt omfattet af TSI'er og, såfremt det er i overensstemmelse med artikel 17, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF, nationale forskrifter, og denne regelbaserede verificering bør gennemføres af et bemyndiget eller udpeget organ som en del af dennes ansvar for »verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, som det skal indgå i« (artikel 18 i direktiv 2008/57/EF), ellers vil kravene om gennemsigtighed, ligebehandling og interoperabilitet ikke kunne overholdes.
- Anvendelsen af den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering er derfor ikke obligatorisk for litra c) i henstillingens punkt 39 i de tilfælde, hvor der findes TSI'er eller nationale forskrifter. I tilfælde hvor de nationale forskrifter ikke specificerer denne grænseflade i sin helhed (f.eks. visse nedarvede kommunikationssystemer og innovative løsninger), kan disse nationale forskrifter kræve, at den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering anvendes for at tage hensyn til de risici, der ikke er omfattet.

TSI'ERNES OG DE NATIONALE FORSKRIFTERS INTEGRITET

42. TSI'erne er udarbejdet af en pulje af eksperter fra brancheorganisationer og nationale sikkerhedsmyndigheder under hensyntagen til nationale forskrifter og på grundlag af praktisk erfaring. TSI'erne repræsenterer det nuværende tekniske niveau eller den bedste tilgængelige viden, idet de er blevet udviklet af agenturet sammen med disse eksperter og evalueret af det udvalg, som omhandles i artikel 29 i direktiv 2008/57/EF. Medlemsstaterne anser derfor TSI'erne som værende egnede til formålet (herunder udestående punkter), og de er juridisk bindende. Det er ikke en del af godkendelsesproceduren at kontrollere eller validere disse obligatoriske krav.
 43. Med henblik på at bevare TSI'ernes og de nationale forskrifters fuldstændighed skal alle enheder, såfremt de konstaterer en potentiel mangel i TSI'erne eller de nationale forskrifter, til enhver tid og uden tøven gøre opmærksom på deres betænkeligheder og give en omfattende begrundelse herfor via de dertil beregnede procedurer, sådan så alle berørte enheder umiddelbart bliver gjort opmærksomme på den potentielle mangel og kan træffe de nødvendige foranstaltninger.
 44. Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger for at ændre mangelfulde eller uforenelige nationale forskrifter.
 45. Hvis en TSI er mangelfuld, finder artikel 7 i direktiv 2008/57/EF anvendelse, og manglen udbedres ved hjælp af følgende:
 - a) en teknisk udtalelse fra agenturet, eller
 - b) en ændring af TSI'en.Eller begge dele.
- Afhængigt af omstændighederne, kan en TSI ændres ved at:
- 1) ændre specifikationen af målsystemet
 - 2) tilføje særtilfælde, når de kun vedrører et begrænset antal medlemsstater, og harmonisering på EU-niveau ikke anses for nødvendig
 - 3) tilføje udestående punkter, når der er behov for harmonisering på EU-niveau, men denne endnu ikke udtrykkeligt kan indarbejdes i TSI'en.

VERIFIKATIONER, DER LIGGER UDEN FOR IBRUGTAGNINGSTILLADELSERNES OMRÅDE

46. Verifikationen af kompatibiliteten mellem tog og strækning bør være uafhængig af ibrugtagningstilladelsen til en køretøjstype eller et enkelt køretøj. Verifikationen af kompatibiliteten mellem tog og strækning forvaltes af en jernbanevirksomhed (eller en infrastrukturforvalter, hvis denne forestår togdrift) som en del af planlægningsprocessen (f.eks. i forbindelse med bud på kanaler) og dagligt ved hjælp af sikkerhedsledelsessystemet. Jernbanevirksomheden bør fastslå kompatibiliteten ved at indhente oplysninger fra infrastrukturforvalteren gennem infrastrukturregistret og fra det tekniske dossier for køretøjerne, der ledsager EF-verifikationserklæringen, som blev oprettet ved godkendelsen og siden er blevet ajourført. I overgangsperioden, dvs. indtil infrastrukturregistret er oprettet og fuldt opdateret med alle data, der er relevante for at kunne verificere kompatibiliteten med nettet, bør infrastrukturforvalterne videregive oplysningerne til jernbanevirksomhederne ved hjælp midler med tilsvarende gennemsigtighed.
47. Vurderingen af, om en jernbanevirksomhed er i stand til at varetage driften og vedligeholdelsen af køretøjerne, indgår ikke i godkendelsesproceduren. Dette aspekt er omfattet af sikkerhedscertificeringsproceduren og den løbende kontrol, som foretages af den nationale sikkerhedsmyndighed.
48. Vurderingen af, om en infrastrukturforvalter er i stand til at varetage driften og vedligeholdelsen af projekter på banenettet, indgår ikke i godkendelsesproceduren. Dette aspekt er omfattet af sikkerhedsgodkendelsesproceduren og den løbende kontrol, som foretages af den nationale sikkerhedsmyndighed.

49. Vurderingen af, om en vedligeholdelsesansvarlig enhed er i stand til at varetage vedligeholdelsen af et køretøj, indgår ikke i godkendelsesproceduren. Dette aspekt er omfattet af jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Såfremt certificeringsproceduren for vedligeholdelsesansvarlige enheder finder anvendelse, kan der tages hensyn til dette i jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem.
50. Ansøgere om en typegodkendelse af et køretøj eller om en ibrugtagningstilladelse til et enkeltkøretøj eller delsystem har som følge heraf ikke pligt til at vurdere signifikansen af de ændringer, som køretøjets eller delsystemets konstruktion muligvis vil medføre for jernbanesystemet som helhed. Hvis ansøgeren er jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren, som har til hensigt at forestå driften af det pågældende køretøj eller delsystem, betragtes disses anvendelse af den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering i deres egenskab af enten jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter med ansvar for forvaltningen af ændringer af deres del af jernbanesystemet som uafhængig af deres rolle som ansøger om en ibrugtagningstilladelse.
51. Når en fabrikant følger specifikke konstruktionsanvisninger fra en jernbanevirksomhed, vil der ofte være et tidsmæssigt overlap mellem:
- verificeringen af et strukturelt delsystems overensstemmelse med henblik på at udfærdige en EF-verifikationserklæring (aktivitet, som omfatter litra a), b) og c) i henstillingens punkt 39), og
 - integrering af dette delsystem i jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem (aktivitet, som omfatter litra d) og e) i henstillingens punkt 39).
- Dette er en del af god projektledelse, som, i visse tilfælde, gør det muligt at minimere den tidsmæssige forskel mellem ibrugtagningstilladelsen og den faktiske brug af køretøjet eller netprojektet i forretningsmæssig drift. I sådanne tilfælde varetager den nationale sikkerhedsmyndighed en dobbeltrolle som:
- myndighed med ansvar for typegodkendelser af køretøjer eller ibrugtagningstilladelser til enkeltkøretøjer, og
 - myndighed med ansvar for tilsynet med sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser.

Selv om de to opgaver overlapper hinanden tidsmæssigt, bør de være formelt uafhængige, eftersom modparten i førstnævnte tilfælde er ansøgeren om godkendelse af køretøjet eller køretøjstypen og i sidstnævnte tilfælde jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren, som har til hensigt at anvende delsystemet eller køretøjet.

GENSIDIG ANERKENDELSE AF FORSKRIFTER FOR OG VERIFIKATIONER AF KØRETØJER

52. Medlemsstaterne bør gensidigt anerkende verifikationer, som andre medlemsstater har udført efter nationale forskrifter, medmindre:
- a) der ikke er dokumentation for kompatibilitet med banenettet, eller
 - b) en medlemsstat over for ansøgeren kan påvise, at der foreligger en væsentlig sikkerhedsrisiko.
 - c) Princippet om gensidig anerkendelse bør anvendes i størst mulig udstrækning for at undgå unødige krav og overflødige verifikationer, medmindre de er strengt nødvendige for at kontrollere, at køretøjet er teknisk kompatibelt med det relevante banenet, og ikke modsvarer forskrifterne i den medlemsstat, der har udstedt den oprindelige ibrugtagningstilladelse.
53. Hvor det drejer sig om supplerende tilladelser, bør medlemsstaterne ikke anfægte de nationale forskrifter, der har fundet anvendelse ved en tidligere udstedt tilladelse, og som
- gælder for udestående punkter, der ikke vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og banenettet, eller
 - er klassificeret som kategori A i det referencedokument, der er omhandlet i artikel 27, stk. 4, i direktiv 2008/57/EF.
54. Uanset at den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering ikke indeholder generelle risikoacceptkriterier, bør vurderinger efter den fælles sikkerhedsmetode foretaget som led i verifikationer, der kræves i TSI'erne, anerkendes gensidigt efter forskrifterne i artikel 7, stk. 4, i forordningen om den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Denne bestemmelse afløses af artikel 15, stk. 5, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013, som anvendes fra den 21. maj 2015.

ROLLER OG ANSVARSOMRÅDER

55. Før der kan udstedes ibrugtagningstilladelse til et delsystem, skal fabrikanten eller ordregiveren (dvs. ansøgeren i henhold til artikel 18, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF) udføre — eller på eget ansvar lade udføre — alle nødvendige opgaver med henblik på konstruktion, fremstilling og prøvning og underskrive en EF-verifikationerklæring.
56. De bemyndigede organer kontrollerer overensstemmelsen med TSI'erne og udarbejder verifikationerklæringen eller -erklæringerne til ansøgeren. I artikel 18, stk. 2, i direktiv 2008/57/EF hedder det, at det bemyndigede organs verifikation desuden omfatter »verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, som det skal indgå i, på grundlag af de oplysninger, der findes i den berørte TSI og i de i artikel 34 og 35 nævnte registre«. Dette indebærer, at det bemyndigede organ spiller en rolle i forbindelse med kontrol af den tekniske kompatibilitet med andre delsystemer, hvilket er på linje med det forhold, at den tekniske kompatibilitet er omfattet af TSI'erne. Omfanget af disse kontroller er begrænset til de relevante TSI'er. Hvert bemyndiget organ udarbejder et teknisk dossier over de verifikationer, de har foretaget.
57. Henstillingens punkt 56 finder tilsvarende anvendelse på udpegede organer og nationale forskrifter.
58. På grundlag af direktiv 2008/57/EF, artikel 15, stk. 1, bør de nationale sikkerhedsmyndigheders rolle i forbindelse med udstedelse af ibrugtagningstilladelser være at kontrollere de dokumenter, der ledsager ansøgningen om ibrugtagningstilladelse, og som skal dokumentere, at verifikationsproceduren har været fyldestgørende. Denne kontrol bør omfatte fuldstændigheden, relevansen og den indbyrdes sammenhæng i den dokumentation, der er fremlagt til godkendelse. Den er begrænset til spørgsmål, der henhører under de nationale sikkerhedsmyndigheder (på jernbaneområdet), jf. definition i direktiv 2004/49/EF.
59. Hvis en medlemsstat (eller national sikkerhedsmyndighed) opdager, at en ansøgning om ibrugtagningstilladelse er problematisk derved, at et strukturelt defineret delsystem, for hvilket der foreligger en EF-verifikationerklæring ledsaget af et teknisk dossier, ikke fuldt ud opfylder direktiv 2008/57/EF og herunder navnlig de væsentlige krav, bør den anvende artikel 19 i direktiv 2008/57/EF. Dette punkt finder tilsvarende anvendelse for interoperabilitetskomponenter i overensstemmelse med artikel 14 direktiv 2008/57/EF.
60. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør ikke gentage nogen af de verifikationer, der er udført som led i verifikationsproceduren.
61. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør ikke tilstræbe at udføre eller gentage arbejde, som udføres af regeludstedende organer, bemyndigede organer, udpegede organer eller risikoassessorer.
62. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør hverken foretage en grundig, systematisk verifikation af det arbejde, der er udført af ansøgeren, det bemyndigede organ, det udpegede organ og risikoassessoren, eller en systematisk validering af deres resultater. De nationale sikkerhedsmyndigheder må kun sætte spørgsmålstejn ved vurderingsorganets verifikationer, hvis der er berettiget tvivl. I sådanne tilfælde bør principperne om proportionalitet (under hensyntagen til risikoens omfang), ikkediskrimination og gennemsigtighed respekteres. Berettiget tvivl kan navnlig opstå på grundlag af den kontrol, der er omhandlet i henstillingens punkt 58, eller når erfaringerne har vist, at et tilsvarende delsystem ikke opfylder de væsentlige krav, jf. artikel 19 direktiv 2008/57/EF.
63. For så vidt angår bemyndigede organer (og på tilsvarende måde for udpegede organer) bør medlemsstaterne i overensstemmelse med direktiv 2008/57/EF, artikel 28, stk. 2, oprette systemer, der kan sikre, at vurderingsorganerne har den fornødne kompetence, og træffe foranstaltninger til at afhjælpe manglende overholdelse af gældende forskrifter. For at sikre en ensartet fremgangsmåde bør Kommissionen med agenturets bistand spille en koordinerende rolle på dette område.
64. Ansøgere, infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder bør sammen med enheder med ansvar for vedligeholdelse tage hensyn til erfaringer, der er gjort med allerede godkendte køretøjstyper og delsystemkonstruktioner eller med identifikation af risici, som der ikke er taget højde for, og træffe de fornødne korrigerende foranstaltninger.
65. Ansøgerne bør træffe disse korrigerende foranstaltninger, inden de ansøger om tilladelse, og det bør kræves, at de gør det, så snart behovet er opdaget.
66. For køretøjer og delsystemer, der allerede er i brug, bør jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne træffe disse korrigerende foranstaltninger som led i deres sikkerhedsledelsessystem. Jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer bør sikre, at de enheder med ansvar for vedligeholdelse, der vedligeholder køretøjer for dem, foretager de nødvendige ændringer i deres vedligeholdelsessystem.

67. Ligesom de nationale sikkerhedsmyndigheders rolle, før der udstedes tilladelse, ikke er at specificere en bestemt konstruktionsløsning, er deres tilsynsrolle ikke at foreskrive en korrigerende foranstaltning på grundlag af indhøstede erfaringer. Derimod bør de nationale sikkerhedsmyndigheder overvåge, om en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter efterlever sit eget sikkerhedsledelsessystem. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør kontrollere, at jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne fastlægger, gennemfører og forvalter de relevante korrigerende foranstaltninger ved hjælp af deres egne sikkerhedsledelsessystemer.
68. Direktiv 2004/49/EF gør infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne ansvarlige for hver deres dele af systemet. Jernbanevirksomheden bærer det fulde ansvar for, at dens tog drives sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Infrastrukturforvalterens rolle omfatter kun forvaltning af infrastrukturen, og derfor har infrastrukturforvalteren ikke noget andet ansvar for togdriften end det at udstede tilladelser til togkørsel. Derudover har infrastrukturforvalteren ingen opgaver med at udstede tilladelser.
69. Vurderingen af, om en underleverandør (f.eks. en ihændehaver) kan forvalte sin del af driften og vedligeholdelsen af køretøjer, indgår ikke i den proces, der fører til en tilladelse. Denne vurdering skal foretages i henhold til den forpligtelse, som påhviler en jernbanevirksomhed, der benytter godkendte køretøjer, til ved hjælp af sit sikkerhedsledelsessystem at sikre, at den har en egnet enhed med ansvar for vedligeholdelse, jf. artikel 14a i direktiv 2004/49/EF.
70. Artikel 14a, stk. 1, direktiv 2004/49/EF som ændret ved direktiv 2008/110/EF fastsætter, at inden et køretøj tages i brug, skal der være udpeget en enhed, der har ansvaret for dets vedligeholdelse. Ibrugtagningstilladelsen til et køretøj er uafhængig af jernbanevirksomhedens drift af det og af en vedligeholdelsesansvarlig enheds vedligeholdelse af det; dertil kommer, at direktiv 2004/49/EF vedrører drift (brug) og vedligeholdelse af køretøjer. Derfor kan enheden med ansvar for vedligeholdelse udpeges enten før eller efter udstedelsen af ibrugtagningstilladelse til køretøjet, men det skal altid ske, før køretøjet registreres i det nationale køretøjsregister (enhed med ansvar for vedligeholdelse' er et obligatorisk felt i det nationale køretøjsregister), og før det tages i praktisk brug på banenettet.
71. Organisationer bør styre de risici, der følger af deres aktiviteter. Ansvar for at styre risiciene bør ligge hos den, der bedst er i stand til at styre dem.
72. Da jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne er de eneste parter, for hvem sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser på grundlag af sikkerhedsledelsessystemer er et krav, bør disse organisationer spille en central rolle i forvaltningen af bidragene fra andre parter og i sikringen af, at de afgørelser, der træffes om disses bidrag, er de rigtige. Når jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere træffer sådanne afgørelser eller foranstaltninger som led i deres sikkerhedsledelsessystemer, sker dette, uden at det ansvar, der påhviler andre enheder som f.eks. ihændehavere, enheder med ansvar for vedligeholdelse eller fabrikanter, derved indskrænkes.
73. Hvordan ansvaret for driften fordeles mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, er fastlagt i TSI'en om drift og trafikstyring.
74. Jernbanevirksomhederne bør anses for at være de bedst placerede og mest kompetente til:
- a) at identificere potentielle faremomenter for deres planlagte drift, herunder vedligeholdelse, og at træffe foranstaltninger til at begrænse dem, f.eks. kontrol inden afgang
 - b) at udarbejde fyldestgørende specifikationer af deres driftsbehov over for kontrahenter og leverandører, f.eks. om ydeevnekrav og køretøjernes rådighedsfaktor og driftssikkerhed
 - c) at overvåge køretøjernes ydeevne
 - d) at levere regelmæssige og fyldestgørende tilbagemeldinger til ihændehaveren og enheden med ansvar for vedligeholdelse om driften og ydeevnen og
 - e) at føre tilsyn med kontrakterne for at forstå og stille krav til kontraktgennemførelsen.
75. Derimod bør jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne ikke anses for at være de bedst placerede eller mest kompetente til direkte at forvalte alle risici gennem hele forsyningskæden. For at kunne varetage deres opgaver bør jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne udforme kontraktlige forpligtelser om levering af varer og tjenesteydelser i overensstemmelse med deres sikkerhedsledelsessystemer og under hensyntagen til andre parters juridiske ansvar. Når køretøjer er taget i brug, er det almindelig praksis at ændre dem for at rette fejl og løbende forbedre deres ydeevne. Ansvar for at håndtere disse ændringer på en sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde påhviler jernbanevirksomheden. Dette ansvar bør jernbanevirksomheden varetage ved at anvende de procedurer for ændringshåndtering, der er indeholdt i virksomhedens sikkerhedsledelsessystem,

ved at anvende forordningen om fælles sikkerhedsmetoder til risikovurdering og efter omstændighederne ved at sikre, at det ændrede køretøj har fået ibrugtagningstilladelse. Jernbanevirksomheden bør også sikre, at enheden med ansvar for vedligeholdelse får alle relevante oplysninger, så den kan ajourføre vedligeholdelsesdokumenterne.

76. Jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, enheder med ansvar for vedligeholdelse og ihændehavere bør sørge for, at kontrakten med fabrikanten rummer bestemmelser om enhver form for støtte, som de kan få behov for i denne proces.
77. Inden jernbanevirksomheden af infrastrukturforvalteren køber adgang til banenettet for et tog, bør den kende karakteren af den adgang, infrastrukturforvalteren har udbudt til salg. Jernbanevirksomheden skal være sikker på, at den strækning, den agter at købe adgang til, er egnet til de tog, som den har til hensigt at drive.
78. I infrastrukturregistret bør jernbanevirksomhederne kunne finde alle de oplysninger (om infrastrukturens art), som de skal kende for at kunne afgøre, om det tog, de har til hensigt at drive, kan køre på den pågældende strækning (kompatibilitet mellem tog og strækning). I infrastrukturregistret skal infrastrukturforvalteren for hvert parameter beskrive de nominelle værdier og, hvor det er relevant, grænseværdierne for de grænsefladeparametre, som strækningsafsnittet vedligeholdes efter. Jernbanevirksomhederne er afhængige af, at disse oplysninger er retvisende, hvis de skal kunne varetage driften af deres tog sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Infrastrukturforvalteren bør underrette jernbanevirksomheden om enhver midlertidig ændring af infrastrukturens karakter, der ikke er anført i infrastrukturregistret.
79. Når en jernbanevirksomhed ved anvendelse af infrastrukturregistret og det tekniske dossier, der ledsager køretøjets ibrugtagningstilladelse/godkendelsen af køretøjstypen, og under hensyntagen til de anvendelsesbetingelser og andre begrænsninger, der gælder i henhold til køretøjets ibrugtagningstilladelse/godkendelsen af køretøjstypen, har fastslået, at det tog, virksomheden har til hensigt at drive, kan køre på den pågældende strækning, bør den konsultere bestemmelserne i TS'en om drift og trafikstyring (navnlig afsnittene om oprangering, bremsning af tog og driftstilstand) for at undersøge, om der er togrelaterede begrænsninger for driften på strækningen (f.eks. hastighedsgrænser, længdebegrænsninger, strømforsyningsgrænser).
80. Hvis en infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed nærer betænkeligheder ved anvendelsen af et bestemt køretøj eller ved en fast installation på en bestemt strækning, bør den gøre den anden part opmærksom på problemet, så der kan findes løsning. Hvis svaret ikke tilfredsstiller den part, der har rejst spørgsmålet, bør denne forelægge det for den nationale sikkerhedsmyndighed, som træffer afgørelse i overensstemmelse med sine beføjelser.
81. Ifølge artikel 4, stk. 2, i Kommissionens forordning (EU) nr. 1078/2012 ⁽¹⁾ skal jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og enheder med ansvar for vedligeholdelsen underrette alle involverede aktører (herunder de nationale sikkerhedsmyndigheder) om eventuelle relevante sikkerhedsrisici i forbindelse med fejl og konstruktionsmæssig uoverensstemmelse med forskrifterne eller funktionssvigt i teknisk udstyr. Denne oplysningspligt påhviler også fabrikanter og ordregivere, der har udfærdiget EF-verifikationserklæringen, efter at der er udstedt tilladelse til ibrugtagning.
82. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør i overensstemmelse med artikel 16 i direktiv 2004/49/EF ud over at udstede tilladelser til ibrugtagning af strukturelt definerede delsystemer også føre tilsyn med, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EU-forskrifter og — i de tilfælde, hvor direktiv 2008/57/EF giver mulighed for det — i national lovgivning. Dette tilsyn bør også omfatte jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes forvaltning af de risici, der er knyttet til grænsefladen med deres leverandører (f.eks. fabrikanter, ihændehavere og virksomheder, der leaser rullende materiel), navnlig under anskaffelsen af varer og tjenesteydelser, og indarbejdelsen af disse risici i jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes sikkerhedsledelsessystemer.
83. De nationale sikkerhedsmyndigheders rolle i forhold til brugen af et delsystem og en jernbanevirksomheds eller infrastrukturforvalters vedligeholdelse af det under anvendelse af deres sikkerhedsledelsessystem har karakter af tilsyn. Dette indebærer især, at de nationale sikkerhedsmyndigheder bør afvise at fragte fabrikanten/ordregiveren eller jernbanevirksomheden/infrastrukturforvalteren ansvaret for, at de væsentlige krav er opfyldt, ved at foreskrive eller eksplicit kontrollere og/eller godkende bestemte konstruktionsløsninger, vedligeholdelseskrav eller korrigerende foranstaltninger. Den nationale sikkerhedsmyndighed bør derfor fokusere på hensigtsmæssigheden og egnetheden af de ansvarlige aktørers ledelsessystemer; den bør ikke optræde som »inspektør ved en afleveringsforretning«, der kontrollerer disse aktørers enkelte ydelser eller afgørelser.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1078/2012 af 16. november 2012 om en fælles sikkerhedsmetode for overvågning, der skal anvendes af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere efter modtagelse af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse og af enheder med ansvar for vedligeholdelsen (EUT L 320 af 17.11.2012, s. 8).

84. Hvis medlemsstaterne overvejer at træffe hasteforanstaltninger som følge af ulykker eller hændelser, bør de anerkende jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem som den primære mekanisme til at håndtere nye risici ved driften af køretøjer, der måtte være blevet opdaget under efterforskningen af ulykker/hændelser eller som resultat af tilsynsarbejdet. Selv hvis en medlemsstat mener, at der er påtrængende behov for en ny forskrift om ibrugtagningstilladelse, bør den følge de procedurer, der er foreskrevet i de relevante EU-retsakter, og herunder fremsende udkastet til ny forskrift til Kommissionen i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF ⁽¹⁾ eller direktiv 2004/49/EF.

PRØVNING

85. De eneste prøvninger, der kan gøres til en forudsætning for godkendelse, og som skal foretages, før der udstedes ibrugtagningstilladelse, og som kræver inddragelse af et vurderingsorgan, bør være de prøvninger:
- som udtrykkeligt er foreskrevet i TSI'erne, modulet og efter omstændighederne i de nationale bestemmelser
 - som ansøgeren har angivet med henblik på eftervisning af overensstemmelsen med TSI-krav og/eller nationale forskrifter
 - som er foreskrevet i anden EU-lovgivning eller
 - som ansøgeren har angivet i overensstemmelse med anvendelsen af den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering som beskrevet i henstillingens punkt 41.
86. Hvornår bemyndigede og/eller udpegede organer skal inddrages i verifikationen af, at de væsentlige krav er opfyldt, er anført i de relevante TSI'er henholdsvis nationale forskrifter.
87. Prøvninger, der ikke er omfattet af henstillingens punkt 85 (f.eks. prøvninger, som en jernbanevirksomhed skal have foretaget for at fastslå, om der er kompatibilitet mellem tog og strækning, inden den indsætter en køretøjstype eller et nyt delsystem på en given strækning, eller som en ordregiver har brug for med henblik på at opfylde kundekrav), er ikke en forudsætning for ibrugtagningstilladelse.
88. Hvis der skal udføres prøvning på spor for at kontrollere, om forudsætningerne for en ibrugtagningstilladelse er opfyldt, inden den nationale sikkerhedsmyndighed udsteder den, bør eventuelle operationelle og organisatoriske ordninger for gennemførelse af prøvningerne fastsættes i hver medlemsstats nationale lovgivning og være i overensstemmelse med direktiv 2008/57/EF og 2004/49/EF. Disse ordninger bør omfatte både administrative ordninger og eventuelle obligatoriske tekniske og operationelle krav. Medlemsstaterne kan i almindelighed benytte en af følgende to fremgangsmåder:
- Medlemsstaten kan anføre kompetence til at udføre prøvninger i en jernbanevirksomheds sikkerhedscertifikat. En prøvningsorganisation kan også få certifikat som jernbanevirksomhed, hvis aktivitetsområde kun omfatter prøvning.
 - Medlemsstaten kan forlange, at en kompetent myndighed (som kan være den nationale sikkerhedsmyndighed, men også en anden instans) skal give tilladelse til at udføre prøvninger. I så fald skal den kompetente instans (når verifikation af, at godkendelseskraene er opfyldt, ikke er foretaget af et bemyndiget eller udpeget organ) have tilstrækkeligt dybtgående teknisk viden til at træffe sådanne afgørelser. For at opfylde kravene om gennemsigtighed og retssikkerhed skal medlemsstaten sikre sig, at instansen er behørigt uafhængig, og den skal offentliggøre proceduren for udstedelse af prøvningstilladelser i de nationale retsforskrifter og herunder gøre klart rede for sine krav og for de beslutningskriterier, den kompetente instans skal anlægge for udstedelse af prøvningstilladelser.
89. Infrastrukturforvalteren har en direkte opgave i at lette godkendelsesproceduren. Hvis en national sikkerhedsmyndighed kræver supplerende prøvninger, skal infrastrukturforvalteren ifølge direktiv 2008/57/EF, artikel 23, stk. 6, tilstræbe »i samråd med ansøgeren så vidt muligt at sikre, at eventuelle prøver finder sted senest tre måneder efter ansøgers anmodning«.

TEKNISK DOSSIER

90. I henhold til direktiv 2008/57/EF, artikel 18 og bilag VI, skal en EF-verifikationserklæring for et delsystem være ledsaget af et teknisk dossier med den dokumentation, der beskriver delsystemet, al dokumentation for de verifikationer, som de forskellige vurderingsorganer har udført, og alle relevante oplysninger om betingelserne for og begrænsningerne i anvendelsen, instruktioner om serviceeftersyn, løbende eller periodisk overvågning samt regulering og vedligeholdelse. Det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, omfatter alle de dokumenter, der er nødvendige som grundlag for at udstede ibrugtagningstilladelser.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter (EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37).

91. Et køretøj eller et banenetprojekt er omfattet af det eller de tekniske dossierer, der ledsager EF-verifikationserklæringen, for det eller de delsystemer, der indgår i det.
92. Der kan være behov for at inddrage flere vurderingsorganer i verifikationen af et delsystem, hvert på sit kompetenceområde. Ansvar for at indsamle alle de dokumenter, der kræves i al gældende EU-lovgivning, bør påhvile ansøgeren. Disse tekniske dokumenter, suppleret med alle andre oplysninger, der kræves i EU-lovgivningen (herunder de elementer, der er anført i direktiv 2008/57/EF, bilag VI, punkt 2.4) betegnes tilsammen som det tekniske dossier, der ledsager delsystemets EF-verifikationserklæring.
93. Den, der ansøger om typegodkendelse eller en ibrugtagningstilladelse til et køretøj, bør tilvejebringe den dokumentation, der skal forelægges som forudsætning for godkendelsen.

Denne dokumentation bør omfatte det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, sammenstillet af ansøgeren for det pågældende delsystem.

For køretøjer, hvori der indgår to delsystemer, bør den dokumentation, der er en forudsætning for godkendelse, omfatte de to tekniske dossierer, der ledsager EF-verifikationserklæringen for disse to delsystemer.

Indtil Kommissionen har vedtaget en henstilling, der beskriver indholdet af den dokumentation, ansøgeren skal forelægge, kan en medlemsstat tillade, at den dokumentation, der ledsager en ansøgning om godkendelse af et køretøj eller en køretøjstype, kun omfatter en del af det eller de tekniske dossierer, der ledsager EF-verifikationserklæringen. Dette bør fremgå klart af medlemsstatens nationale retsfor skrifter, der er offentliggjort på Det Europæiske Jernbaneagenturs websted.

Det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen for et køretøj, en køretøjstype eller delsystem, bør indeholde alle de oplysninger, der er anført i bilag V, og den dokumentation, der er grundlag for EF-verifikationserklæringen (-erklæringerne) (f.eks. verifikationsattesten (-attesterne) og de tekniske dossierer, der er udarbejdet af det eller de bemyndigede eller udpegede organer, beregningerne, protokollerne for de gennemførte prøvninger og undersøgelser samt de tekniske egenskaber, der skal registreres i henhold til gældende TSI'er og nationale forskrifter). Oplysninger fra det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, som ikke er indeholdt i den dokumentation, der er forelagt med henblik på godkendelsen, bør stilles til rådighed for den relevante nationale sikkerhedsmyndighed efter anmodning.

Den dokumentation, der ledsager den første tilladelse til ibrugtagning af et køretøj, skal indgives til den nationale sikkerhedsmyndighed på tidspunktet for meddelelsen af tilladelsen og opbevares af den nationale sikkerhedsmyndighed som dokumentation for, hvad der blev givet tilladelse til.

94. Hvor forslaget i henstillingens punkt 21 følges, bør henstillingens punkt 93 finde tilsvarende anvendelse på den dokumentation, der skal forelægges med henblik på godkendelse af et banenetprojekt, og på det tekniske dossier, der ledsager den eller de relevante EF-verifikationserklæringer.
95. Den, der ansøger om en supplerende tilladelse til ibrugtagning af et køretøj, bør tilføje de oplysninger, der kræves i direktiv 2008/57/EF, artikel 23, stk. 3, eller artikel 25, stk. 3, til det oprindelige tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen; disse supplerende oplysninger er en del af de oplysninger, der skal forelægges den nationale sikkerhedsmyndighed. Ansøgeren bør imidlertid bevare strukturen i det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen.
96. Den del af det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, hvori »alle relevante oplysninger om betingelserne for og begrænsningerne i anvendelsen, instruktioner om serviceeftersyn, løbende eller periodisk overvågning samt regulering og vedligeholdelse« er anført, bør for så vidt angår banenetprojekter videregendes til infrastrukturforvalteren og for så vidt angår køretøjer til den jernbanevirksomhed, der driver køretøjet, som dermed kan stille den til rådighed for enheden med ansvar for vedligeholdelse. For køretøjer kan denne videregivelse af oplysningerne i det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, ske via køretøjernes ihænde haver. Efter ibrugtagningen er det jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens ansvar i samarbejde med en enhed med ansvar for vedligeholdelse løbende at kontrollere vedligeholdelsesarbejderne og ændre disse oplysninger for at sikre, at de afspejler arbejds cyklussen og de indhøstede erfaringer (jf. artikel 4 og 9 i direktiv 2004/49/EF).
97. Det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, bør indeholde de oplysninger, der er nødvendige for at opretholde køretøjets hhv. banenetprojektets specificerede driftstilstand gennem hele dets livscyklus.

98. Det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, bør ajourføres, hvis der foretages supplerende verifikationer (f.eks. verifikation af overensstemmelsen med nationale forskrifter med henblik på at opnå en supplerende ibrugtagningstilladelse). I forbindelse med supplerende tilladelser bør ansøgeren underrette den nationale sikkerhedsmyndighed, der udstedte den første tilladelse.

EF-VERIFIKATIONSERKLÆRING

99. I henhold til artikel 15 i direktiv 2008/57/EF og artikel 4, stk. 3 og 4, i direktiv 2004/49/EF påhviler det jernbanevirksomhederne eller infrastrukturforvalterne at sikre, at et køretøj eller delsystem opfylder alle væsentlige krav, når det er i brug. Dette berører ikke de andre involverede aktørers ansvar (f.eks. det ansvar, der påhviler underskriveren af EF-verifikationserklæringen). Hver fabrikant, vedligeholdelsesvirksomhed, ihænde-haver, tjenesteyder og ordregiver skal sikre, at det rullende materiel, de anlæg og det øvrige udstyr og materiel og de tjenesteydelser, de leverer, opfylder de væsentlige krav, og at anvendelsesbetingelserne er specificeret i det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, således at det er sikkert for jernbanevirksomheden og/eller infrastrukturforvalteren at anvende det leverede i driften.
100. Ansaret for at sikre, at delsystemerne i deres specificerede driftstilstand fuldt ud opfylder de væsentlige krav i alle gældende EU-forskrifter på godkendelsestidspunktet, påhviler udelukkende den, der ansøger om godkendelse af et delsystem og udfærdiger EF-verifikationserklæringen. På grundlag af den verifikation, der udføres af det bemyndigede eller det udpegede organ, og efter omstændighederne på grundlag af en samlet vurdering af delsystemet eller køretøjet, erklærer ansøgeren, at alle væsentlige krav er opfyldt. Hvis der på et senere tidspunkt rejses tvivl om, hvorvidt delsystemet i den specificerede driftstilstand opfyldte de væsentlige krav på godkendelsestidspunktet, bør det primære ansvar derfor anses for at påhvile den ansøger, der har underskrevet den relevante EF-verifikationserklæring.
101. Det betyder, at hverken en typegodkendelse eller en ibrugtagningstilladelse bør betragtes som en overdragelse af ansvaret for at sikre eller verificere, at delsystemet opfylder alle væsentlige krav, fra ansøgeren til den godkendende nationale sikkerhedsmyndighed.
102. Hvis der rejses tvivl om, hvorvidt et delsystem i den specificerede driftstilstand opfylder de væsentlige krav, bør den nationale myndighed kun drages til ansvar for de særlige opgaver, som artikel 16 i direktiv 2004/49/EF tildeler den godkendende eller tilsynsførende nationale sikkerhedsmyndighed. Den nationale lovgivning bør afspejle dette princip i overensstemmelse med henstillingens punkt 58-62 og punkt 67.
103. Uafhængigt af verifikationen af overensstemmelse med TSI'er og nationale forskrifter og af verifikationen af, at delsystemet er sikkert integreret, jf. artikel 15, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF, bærer ansøgeren det fulde ansvar for sin underskrift på EF-verifikationserklæringen. Derfor bør ansøgeren følge en fast fremgangsmåde, der kan sikre, at vedkommende er opmærksom på og har opfyldt alle de væsentlige krav og overholdt al gældende EU-lovgivning.
104. Selv om den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering ikke oprindeligt er udviklet til dette formål, kan ansøgeren vælge at benytte metoden i den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering som et værktøj til at varetage en del af sit ansvar for at sikre, at alle dele af delsystemet/køretøjet i alle henseender og i alle detaljer opfylder de væsentlige krav til jernbanesystemet, der er fastsat i bilag III til direktiv 2008/57/EF.
105. Tilsvarende kan ansøgeren vælge at benytte andre midler, som den relevante lovgivning tillader, til at sikre, at alle dele af delsystemet eller køretøjet opfylder de væsentlige krav til jernbanesystemet.
106. EF-verifikationserklæringen omfatter al gældende EU-lovgivning. Ansaret for at efterleve denne lovgivning, herunder den tilhørende overensstemmelsesvurdering, og for om nødvendigt at inddrage de vurderingsorganer, som denne lovgivning foreskriver, påhviler den, der har underskrevet EF-verifikationserklæringen.
107. I forbindelse med godkendelser, der vedrører køretøjer eller et banenetprojekt, hvori der indgår mere end ét delsystem, kan følgende situationer forekomme:
- a) Der kan være mere end én ansøger (en for hvert delsystem), som hver udfærdiger en EF-verifikationserklæring for sin del, inklusive dens grænseflader. I så fald påhviler ansvaret for det relevante delsystem hver ansøger inden for den pågældende EF-verifikationserklærings gyldighedsområde. En fabrikant eller ordregiver kan samle disse to erklæringer i en ansøgning, der angår et køretøj eller et banenetprojekt.
 - b) Fabrikanten eller ordregiveren for en køretøjstype, et enkelt køretøj eller et banenetprojekt kan kombinere EF-verifikationserklæringerne for hvert delsystem, som beskrevet i bilag V til direktiv 2008/57/EF, til en

samlet EF-verifikationserklæring for køretøjstypen, det enkelte køretøj eller banenetprojektet. I så fald erklærer han på eget ansvar, at de delsystemer, der indgår i køretøjstypen, enkeltkøretøjet eller banenetprojektet, har været genstand for relevante verifikationsprocedurer og lever op til kravene i EU-lovgivningen, herunder gældende nationale forskrifter, og at køretøjet eller banenetprojektet som helhed derfor opfylder kravene i den relevante EU-lovgivning, herunder eventuelle gældende nationale forskrifter.

108. Med henblik på udstedelse af en EF-verifikationserklæring må de relevante TSI'er kun tillade delvis opfyldelse af en TSI, hvis TSI'en selv fastsætter, at bestemte funktioner, ydeevnekrav og grænseflader, som er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav, under givne omstændigheder ikke er obligatoriske.
109. Først når al den ovenfor nævnte dokumentation og alle de ovenfor nævnte erklæringer er udarbejdet, kan ansøgeren formelt ansøge den kompetente nationale sikkerhedsmyndighed om en ibrugtagningstilladelse til delsystemet. Det er dog anerkendt god praksis, at ansøgerne tager uformel kontakt med de nationale sikkerhedsmyndigheder så tidligt som muligt, så der opnås klarhed om processen, kravene, rollerne og ansvarsfordelingen, ansøgningens rækkevidde samt begrænsninger og betingelser for anvendelsen, og så der ikke opstår problemer i en senere fase.

ÆNDRINGSSTYRING

110. Hvad angår anvendelsen af artikel 5, stk. 2, artikel 15, stk. 3 og artikel 20 i direktiv 2008/57/EF, bør alle ændringer af et eksisterende strukturelt defineret delsystem analyseres og henføres til en af følgende kategorier af ændringer:
1. »Udskiftning i forbindelse med vedligeholdelse« og andre ændringer, der ikke medfører afvigelse fra det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen. I dette tilfælde er der ingen grund til, at et vurderingsorgan foretager verifikation eller til at underrette medlemsstaten, og den oprindelige EF-verifikationserklæring forbliver gyldig og uændret.
 2. Ændringer, der medfører afvigelse fra det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, hvor fornyet kontrol kan være nødvendig (og dermed fornyet verifikation efter de relevante procedurer for vurdering af overensstemmelse), men som ikke påvirker delsystemets grundlæggende konstruktionsegenskaber. I dette tilfælde skal det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, ajourføres, og de relevante oplysninger bør stilles til rådighed efter anmodning fra den nationale sikkerhedsmyndighed.
 3. Fornyelse eller opgradering (dvs. en større udskiftning eller ændring, der kræver underretning af medlemsstaten), hvor en ny ibrugtagningstilladelse ikke er nødvendig; ændringer, der indebærer forandring af de grundlæggende konstruktionsegenskaber ved delsystemet, hører til denne kategori.
 4. Fornyelse eller opgradering (dvs. en større udskiftning eller ændring, der kræver underretning af medlemsstaten), som kræver en ny ibrugtagningstilladelse.

Bemærk, at afgørelser truffet af en ordregiver eller fabrikant om, i hvilken af ovennævnte fire kategorier ændringer af et delsystem hører hjemme, skal være helt uafhængige af den afgørelse om signifikansen af en ændring for jernbanesystemet, jf. den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, som skal træffes af en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der foretager en ændring af deres del af systemet. Disse afgørelser træffes af forskellige aktører, under forskellige omstændigheder og efter forskellige kriterier.

Ændringer i kategori 3 og 4 medfører afvigelser fra det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, som påvirker delsystemets grundlæggende konstruktionsegenskaber.

111. Af hensyn til retssikkerheden og den gensidige anerkendelse bør der både for delsystemer, der er taget i brug efter reglerne i direktiv 2008/57/EF, og for delsystemer, der er taget i brug tidligere, i TSI'erne opstilles kriterier for afgørelsen af, om en ændring påvirker de grundlæggende konstruktionsegenskaber ved delsystemet, og om den hører hjemme i kategori 3 eller 4. Så længe disse kriterier ikke er fastsat i TSI'erne, kan medlemsstaterne fastsætte dem på nationalt plan.
112. Ændringen bør altid ansues i forhold til delsystemet eller køretøjet, som det var, da det blev godkendt. Flere mindre ændringer kan tilsammen udgøre en større ændring.

113. Fabrikkerne eller ordregiverne bør styre ændringerne af eksisterende strukturelt definerede delsystemer på følgende grundlag:
- a) På grundlag af henstillingens punkt 110 vurderer fabrikanten eller ordregiveren, hvilken kategori ændringen tilhører, og om organerne for overensstemmelsesvurdering eller medlemsstaternes myndigheder skal underrettes. For ændringer i kategori 2-4, jf. henstillingens punkt 110, som medfører en ændring af det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, eller som påvirker gyldigheden af allerede udførte undersøgelser, bør den fabrikant eller ordregiver, der foretager en ændring, vurdere, om kriterierne i direktiv 2008/57/EF, bilag V, punkt 2, ⁽¹⁾ gør det nødvendigt at indhente en ny EF-verifikationserklæring. For ændringer i kategori 4 bør medlemsstaten afgøre, i hvilket omfang det er nødvendigt at anvende TSI'erne på projektet.
 - b) Hvis en TSI fastsætter, at den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering skal anvendes for et givet parameter, bør TSI'en også anføre, under hvilke omstændigheder der skal foretages en signifikantest for dette parameter.
 - c) Tilsvarende bør der for parametre, som har betydning for sikker integration i forbindelse med udstedelsen af ibrugtagningstilladelse i henhold til henstillingens punkt 40, foretages en signifikantest for hvert parameter under hensyntagen til, hvor omfattende ændringen er for den specificerede driftstilstand.
114. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er hver ansvarlige for deres del af jernbanesystemet. I henhold til artikel 4 i direktiv 2004/49/EF bør de benytte et sikkerhedsledelsessystem i forvaltningen af hver deres del af jernbanesystemet. Sikkerhedsledelsessystemet bør, hvor det er relevant, gøre brug af den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering.
115. En jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der tager et køretøj eller delsystem i brug, skal anvende den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering og herunder begynde med en vurdering af ændringens signifikans for den del af jernbanesystemet, som henhører under den pågældende organisations ansvarsområde. Som led i denne proces bør jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne tage stilling til følgende spørgsmål:
- a) For så vidt angår køretøjer eller delsystemer, der skal tages i brug (igen) efter ændring og om fornødent tilladelse: Jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalterne bør anvende deres sikkerhedsledelsessystem til at vurdere, om ibrugtagning af køretøjet eller delsystemet repræsenterer en ændring, som er signifikant for jernbanesystemet som helhed.
 - b) For så vidt angår en ændring i driften af et delsystem eller et køretøj: Jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalterne bør vurdere, om ændringen er signifikant i forhold til deres sikkerhedsledelsessystem, og i givet fald om sikkerhedsledelsessystemet tager højde for alle relevante risici, eller om der er behov for at justere det.
 - c) For så vidt angår ændringer i vedligeholdelsen af et delsystem eller et køretøj: Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne bør anvende deres sikkerhedsledelsessystem til at vurdere, om ændringen er signifikant, og i givet fald sikre, at den vedligeholdelsesansvarlige enheds vedligeholdelsessystem og jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystemer er behørigt tilpasset.
116. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør overvåge, hvilke ændringer der indføres i ibrugtagne delsystemer, ved at føre tilsyn med infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes sikkerhedsgodkendelser og sikkerhedscertifikater. Med henblik herpå bør de nationale sikkerhedsmyndigheder føre tilsyn med, om litra a), b) og c) i henstillingens punkt 115 anvendes korrekt.
117. Henstilling 2011/217/EU ophæves.
- Denne henstilling er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. december 2014.

På Kommissionens vegne
Violeta BULC
Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ Se særskilt forslag om ændring af bilag V til direktiv 2008/57/EF.

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA