



Sisukord

II Muud kui seadusandlikud aktid

MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 1316/2014, 11. detsember 2014, millega kiidetakse heaks toimeaine *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüvi D747 kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1107/2009 taimekaitsevahendite turulelaskmise kohta ning muudetakse komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 540/2011 lisa ja lubatakse liikmesriikidel pikendada selle toimeaine jaoks antud ajutisi lube ⁽¹⁾ 1
- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 1317/2014, 11. detsember 2014, millega pikendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EL) nr 575/2013 ja (EL) nr 648/2012 ette nähtud üleminekuperioode seoses omavahendite nõuetega kesksete vastaspoolte vastu olevate nõuete puhul ⁽¹⁾ 6
- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 1318/2014, 11. detsember 2014, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekirj lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu ⁽¹⁾ 8
- Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 1319/2014, 11. detsember 2014, millega kehtestatakse kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril 39

DIREKTIIVID

- ★ Komisjoni direktiiv 2014/106/EL, 5. detsember 2014, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) V ja VI lisa ⁽¹⁾ 42

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

OTSUSED

2014/894/ÜVP:

- ★ **Poliitika- ja julgeolekukomitee otsus EUTM Mali/4/2014, 9. detsember 2014, millega kiidetakse heaks kolmanda riigi panus Mali relvajõudude väljaõppe toetamiseks läbiviidavale Euroopa Liidu sõjalisele missioonile (EUTM Mali)** 50

2014/895/EL:

- ★ **Komisjoni rakendusotsus, 10. detsember 2014, millega kehtestatakse vorm Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/18/EL (ohtlike ainetega seotud suurõnnetuse ohu ohjeldamise kohta) artikli 21 lõike 3 kohase teabe esitamiseks (teatavaks tehtud numbri C(2014) 9334 all) ⁽¹⁾** 51

2014/896/EL:

- ★ **Komisjoni rakendusotsus, 10. detsember 2014, millega kehtestatakse liikmesriikidele vorm teabe edastamiseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/18/EL (ohtlike ainetega seotud suurõnnetuse ohu ohjeldamise kohta) rakendamise kohta (teatavaks tehtud numbri C(2014) 9335 all) ⁽¹⁾** 55

SOOVITUSED

2014/897/EL:

- ★ **Komisjoni soovitus, 5. detsember 2014, küsimuste kohta, mis on seotud struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtuga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividele 2008/57/EÜ ja 2004/49/EÜ ⁽¹⁾** 59

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1316/2014,

11. detsember 2014,

millega kiidetakse heaks toimeaine *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüvi D747 kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1107/2009 taimekaitsevahendite turulelaskmise kohta ning muudetakse komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 540/2011 lisa ja lubatakse liikmesriikidel pikendada selle toimeaine jaoks antud ajutisi lube

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 1107/2009 taimekaitsevahendite turulelaskmise ja nõukogu direktiivide 79/117/EMÜ ja 91/414/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 13 lõiget 2 ja artikli 78 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 1107/2009 artikli 80 lõike 1 punktile a kohaldatakse nõukogu direktiivi 91/414/EMÜ ⁽²⁾ seoses heakskiitmise menetluse ja tingimustega nende toimeainete suhtes, mille kohta on enne 14. juunit 2011 vastu võetud otsus kooskõlas nimetatud direktiivi artikli 6 lõikega 3. Toimeaine *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 puhul on määruse (EÜ) nr 1107/2009 artikli 80 lõike 1 punkti a tingimused täidetud komisjoni rakendusotsusega 2011/253/EL ⁽³⁾.
- (2) Kooskõlas direktiivi 91/414/EMÜ artikli 6 lõikega 2 esitas äriühing Mitsui AgriScience International SA/NV 21. oktoobril 2010 Saksamaale taotluse toimeaine *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 kandmiseks direktiivi 91/414/EMÜ I lisasse. Rakendusotsusega 2011/253/EL kinnitati, et toimik on täielik ning seda võib pidada põhimõtteliselt vastavaks direktiivi 91/414/EMÜ II ja III lisas loetletud andme- ja teabenõuetele.
- (3) Kõnealuse toimeaine mõju inimeste ja loomade tervisele ning keskkonnale taotleja kavandatud kasutusala puhul on hinnatud vastavalt direktiivi 91/414/EMÜ artikli 6 lõigetele 2 ja 4. Määratud referentliikmesriik esitas esialgse hindamisaruande 14. jaanuaril 2013.
- (4) Esialgse hindamisaruande on läbi vaadanud liikmesriigid ja Euroopa Toiduohutusamet (edaspidi „toiduohutusamet“). Toiduohutusamet esitas komisjonile oma järeldused ⁽⁴⁾ toimeaine *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 riskihindamise kohta selle kasutamisel pestitsiidina 27. märtsil 2014. Liikmesriigid ja komisjon vaatasid esialgse hindamisaruande ja toiduohutusameti järeldused alalises taime-, looma-, toidu- ja söödakomitees läbi ning 10. oktoobril 2014 vormistati komisjoni lõplik läbivaatusaruanne *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 kohta.

⁽¹⁾ ELT L 309, 24.11.2009, lk 1.

⁽²⁾ Nõukogu direktiiv 91/414/EMÜ, 15. juuli 1991, taimekaitsevahendite turuleviimise kohta (EÜT L 230, 19.8.1991, lk 1).

⁽³⁾ Komisjoni rakendusotsus 2011/253/EL, 26. aprill 2011, millega tunnistatakse põhimõtteliselt täielikuks toimik, mis on esitatud üksikajalikuks läbivaatuseks seoses metobromurooni, S-abstsiishappe, *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* D747, *Bacillus pumilus* QST 2808 ja *Streptomyces lydicus* WYEC 108 võimaliku kandmisega nõukogu direktiivi 91/414/EMÜ I lisasse (ELT L 106, 27.4.2011, lk 13).

⁽⁴⁾ EFSA Journal 2014;12(4):3624. Kättesaadav internetis: www.efsa.europa.eu.

- (5) Mitmest senisest uuringust on ilmnunud, et toimeainet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüvi D747 sisaldavad taimekaitsevahendid võivad eeldatavasti üldjoontes vastata direktiivi 91/414/EMÜ artikli 5 lõike 1 punktides a ja b ning artikli 5 lõikes 3 sätestatud nõuetele, eelkõige komisjoni läbivaatamisaruandes uuritud ja üksikasjalikult kirjeldatud kasutusala korral. Seepärast on asjakohane kiita heaks *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüvi D747.
- (6) Enne toimeaine heakskiitmist tuleks jätta piisav ajavahemik, et liikmesriigid ja huvitatud isikud saaksid teha ettevalmistusi heakskiitmisest tulenevate uute nõuete täitmiseks.
- (7) Ilma et see piiraks määruses (EÜ) nr 1107/2009 sätestatud kohustusi, mis kaasnevad toimeaine heakskiitmisega, ja võttes arvesse eriolukorda, mille põhjustas üleminek direktiivilt 91/414/EMÜ määrusele (EÜ) nr 1107/2009, tuleks siiski kohaldada järgmisi meetmeid. Liikmesriikidele tuleks pärast toimeaine heakskiitmist anda kuus kuud *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 sisaldavate taimekaitsevahendite lubade läbivaatamiseks. Liikmesriigid peaksid vajaduse korral lubasid muutma, need asendama või tühistama. Erandina kõnealusest tähtsast tuleks ette näha pikem ajavahemik iga taimekaitsevahendit ja iga selle kavandatud kasutusala käsitleva, direktiivi 91/414/EMÜ III lisa kohase täieliku toimiku esitamiseks ja hindamiseks kooskõlas ühtsete põhimõtetega.
- (8) Kogemused komisjoni määruse (EMÜ) nr 3600/92 ⁽¹⁾ raames hinnatud toimeainete kandmisega direktiivi 91/414/EMÜ I lisasse näitavad, et võib tekkida raskusi kehtiva loa omaniku kohustuste tõlgendamisel seoses andmetele juurdepääsuga. Et neid edaspidi vältida, on vaja täpsustada liikmesriikide kohustused, eelkõige kohustus kontrollida, et loaomanik võimaldaks juurdepääsu toimikule, mis vastab kõnealuse direktiivi II lisa nõuetele. Selline täpsustamine ei too liikmesriikidele ega loa valdajatele kaasa uusi kohustusi võrreldes kõnealuse direktiivi I lisa muutmiseks seni vastu võetud direktiividega või määrustega, millega kiidetakse heaks toimeaineid.
- (9) Määruse (EÜ) nr 1107/2009 artikli 13 lõike 4 kohaselt tuleks komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 540/2011 ⁽²⁾ lisa vastavalt muuta.
- (10) Samuti on asjakohane lubada liikmesriikidel pikendada *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 sisaldavate taimekaitsevahendite ajutisi lube, et anda neile aega kõnealuste ajutiste lubadega seotud kohustuste täitmiseks vastavalt käesolevale määrusele.
- (11) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas alalise taime-, looma-, toidu- ja söödakomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Toimeaine heakskiitmine

I lisa kirjeldatud toimeaine *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüvi D747 kiidetakse heaks vastavalt kõnealuses lisa sätestatud tingimustele.

Artikkel 2

Taimekaitsevahendite uuesti hindamine

1. Liikmesriigid muudavad vajaduse korral määruse (EÜ) nr 1107/2009 kohaselt toimeainena *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 sisaldavate taimekaitsevahendite kehtivaid lube või tühistavad need 30. septembriks 2015.

⁽¹⁾ Komisjoni määrus (EMÜ) nr 3600/92, 11. detsember 1992, millega nähakse ette taimekaitsevahendite turuleviimist käsitleva nõukogu direktiivi 91/414/EMÜ artikli 8 lõikes 2 osutatud tööprogrammi esimese etapi üksikasjalikud rakenduseeskirjad (EÜT L 366, 15.12.1992, lk 10).

⁽²⁾ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 540/2011, 25. mai 2011, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1107/2009 seoses heakskiidetud toimeainete loeteluga (ELT L 153, 11.6.2011, lk 1).

Liikmesriigid veenduvad nimetatud tähtpäevaks eelkõige selles, et käesoleva määruse I lisas sätestatud tingimused on täidetud, välja arvatud nimetatud lisa erisätete osas nimetatud tingimused, ning et müügiloo omanikul on vastavalt määruse (EÜ) nr 1107/2009 artiklis 62 ja direktiivi 91/414/EMÜ artikli 13 lõigetes 1–4 sätestatud tingimustele olemas kõnealuse direktiivi II lisa nõuetele vastav toimik või juurdepääs sellele.

2. Erandina lõikest 1 hindavad liikmesriigid uuesti iga lubatud taimekaitsevahendit, mis sisaldab *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 kas ainsa toimeainena või ühena mitmest toimeainest, mis kõik on hiljemalt 31. märtsiks 2015 kantud rakendusmääruse (EL) nr 540/2011 lissasse, lähtudes määruse (EÜ) nr 1107/2009 artikli 29 lõikes 6 sätestatud ühtsetest põhimõtetest, tuginedes direktiivi 91/414/EMÜ III lisa nõuetele vastavale toimikule ja võttes arvesse käesoleva määruse I lisa erisätete veergu. Kõnealuse hindamise alusel teevad liikmesriigid kindlaks, kas toode vastab määruse (EÜ) nr 1107/2009 artikli 29 lõikes 1 sätestatud tingimustele.

Pärast seda toimivad liikmesriigid järgmiselt:

- a) muudavad vajaduse korral luba või tühistavad selle hiljemalt 30. septembriks 2016, juhul kui taimekaitsevahend sisaldab *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 ainsa toimeainena, või
- b) kui toode sisaldab *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 ühena mitmest toimeainest, muudavad nad vajaduse korral luba või tühistavad selle hiljemalt 30. septembriks 2016 või kuupäevaks, mis on ette nähtud loa muutmiseks või tühistamiseks vastavas õigusaktis või vastavates õigusaktides, millega asjaomane toimeaine või asjaomased toimeained on kantud direktiivi 91/414/EMÜ I lissasse või millega asjaomane toimeaine või asjaomased toimeained on heaks kiidetud, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem.

Artikkel 3

Rakendusmääruse (EL) nr 540/2011 muutmine

Rakendusmääruse (EL) nr 540/2011 lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 4

Kehtivate ajutiste lubade pikendamine

Liikmesriigid võivad pikendada *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum*'i tüve D747 sisaldavate taimekaitsevahendite kehtivaid ajutisi lube ajavahemikuks, mis lõpeb hiljemalt 30. septembril 2016.

Artikkel 5

Jõustumine ja kohaldamise kuupäev

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Seda kohaldatakse alates 1. aprillist 2015.

Artiklit 4 kohaldatakse alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 11. detsember 2014

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

Tavanimetus, tunnuskoovid	IUPACi nimetus	Puhtus ⁽¹⁾	Heakskiitmise kuupäev	Heakskiidu aegumine	Erisätted
<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i>'i tüvi D747 Registreerimisnumber põllumajandusuuringute kultuuride kogus (Agricultural Research Culture Collection (NRRL)), Peoria, Illinois, USA: B-50405. Deponeerimisnumber rahvusvahelises patenteeritud organismide depositooriumis (International Patent Organism Depository), Tokyo, Jaapan: FERM BP-8234.	Ei kohaldata	Minimaalne sisaldus: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1. aprill 2015	31. märts 2025	Määruse (EÜ) nr 1107/2009 artikli 29 lõikes 6 osutatud ühtsete põhimõtete rakendamisel võetakse arvesse alalises taime-, looma-, toidu- ja söödakomitees 10. oktoobril 2014 <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i>'i tüve D747 kohta koostatud läbivaatamisaruande järeldusi, eriti selle dokumendi I ja II liidet. Üldhindamisel peavad liikmesriigid pöörama erilist tähelepanu käitajate ja töötajate kaitsele, arvestades seda, et <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i>'i tüvi D747 võib tekitada ülitundlikkust. Vajaduse korral sisaldavad kasutustingimused riskide vähendamise meetmeid. Tootja tagab keskkonnatingimuste range säilitamise ja kvaliteedikontrolli analüüsid tootmisprotsessi käigus.

⁽¹⁾ Täiendavad andmed toimeaine identifitseerimiseks ja määratlemiseks on esitatud läbivaatamisaruandes.

Rakendusmääruse (EL) nr 540/2011 lisa B osasse lisatakse järgmine kanne:

Number	Tavanimetus, tunnuskoodid	IUPACi nimetus	Puhtus ⁽¹⁾	Heakskiitmise kuupäev	Heakskiidu aegumine	Erisätted
„83	<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> 'i tüvi D747 Registreerimisnumber põllumajandusuuringute kultuuride kogus (Agricultural Research Culture Collection (NRRL)), Peoria, Illinois, USA: B-50405. Deponeerimisnumber rahvusvahelises patenteeritud organismide depositooriumis (International Patent Organism Depositary), Tokyo, Jaapan: FERM BP-8234.	Ei kohaldata	Minimaalne sisaldus: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1. aprill 2015	31. märts 2025	Määruse (EÜ) nr 1107/2009 artikli 29 lõikes 6 osutatud ühtsete põhimõtete rakendamisel võetakse arvesse alalises taime-, looma-, toidu- ja söödakomitees 10. oktoobril 2014 <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> 'i tüve D747 kohta koostatud läbivaatamisaruande järeldusi, eriti selle dokumendi I ja II liidet. Üldhindamisel peavad liikmesriigid pöörama erilist tähelepanu käitajate ja töötajate kaitsele, arvestades seda, et <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> 'i tüvi D747 võib tekitada ülitundlikkust. Vajaduse korral sisaldavad kasutustingimused riskide vähendamise meetmeid. Tootja tagab keskkonnatingimuste range säilitamise ja kvaliteedikontrolli analüüsid tootmisprotsessi käigus.”

⁽¹⁾ Täiendavad andmed toimeaine identifitseerimiseks ja määratlemiseks on esitatud läbivaatamisaruandes.

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1317/2014,**11. detsember 2014,****millega pikendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EL) nr 575/2013 ja (EL) nr 648/2012 ette nähtud üleminekuperioode seoses omavahendite nõuetega kesksete vastaspoolte vastu olevate nõuete puhul****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. juuni 2013. aasta määrust (EL) nr 575/2013 krediidasutuste ja investeerimisühingute suhtes kohaldatavate usaldatavusnõuete kohta ja määruse (EL) nr 648/2012 muutmise kohta, (¹) eriti selle artikli 497 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

- (1) Selleks et hoida ära häireid rahvusvahelistel finantsturgudel ning mitte karistada krediidasutusi ja investeerimisühinguid rangemate omavahendite nõuete kehtestamisega olemasolevatele kesksetele vastaspooltele nõuetele vastava keskse vastaspoolena tegutsemiseks loa andmise või sellena tunnustamise protsessi ajal, on määruse (EL) nr 575/2013 artikli 497 lõigetega 1 ja 2 ette nähtud üleminekuperiood, mille jooksul käsitatakse kõiki keskseid vastaspooli, kellega liidus asutatud krediidasutused ja investeerimisühingud kliirivad tehinguid, nõuetele vastavate kesksete vastaspooltena.
- (2) Määrusega (EL) nr 575/2013 muudeti ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 648/2012 (²) seoses teatavate sisenditega, mida kasutatakse krediidasutuste ja investeerimisühingute omavahendite nõuete arvutamiseks kesksete vastaspoolte vastu olevate nõuete puhul. Sellest tulenevalt on määruse (EL) nr 648/2012 artikli 89 lõikega 5a ette nähtud, et teatavad kesksed vastaspoolad edastavad piiratud ajavahemiku jooksul teavet nende kliirivatelt liikmetelt saadud alustamise tagatise kogusumma kohta. Kõnealune üleminekuperiood vastab määruse (EL) nr 575/2013 artiklis 497 sätestatud üleminekuperioodile.
- (3) Nii määruse (EL) nr 575/2013 artikli 497 lõigete 1 ja 2 kohane omavahendite nõuetega seotud üleminekuperiood kui ka määruse (EL) nr 648/2012 artikli 89 lõike 5a esimeses ja teises lõigus sätestatud alustamise tagatist käsitleva teatega seotud üleminekuperiood pidid lõppema 15. juunil 2014.
- (4) Määruse (EL) nr 575/2013 artikli 497 lõikega 3 on antud komisjonile õigus võtta vastu rakendusakt, et pikendada erakorralises olukorras üleminekuperioodi kuue kuu võrra. Kõnealust ajapikendust tuleks kohaldada ka määruse (EL) nr 648/2012 artikli 89 lõikes 5a sätestatud tähtaegade suhtes. Komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 591/2014 (³) on kõnealuseid üleminekuperioode juba pikendatud kuue kuu võrra ehk 15. detsembrini 2014.
- (5) Olemasolevatele liidus asutatud kesksetele vastaspooltele loa andmise protsess on käimas, kuid ei jõua 15. detsembriks 2014 lõpule. Ühtki olemasolevat kolmandas riigis asutatud keskset vastaspoolt, kes on juba taotlenud tunnustamist, ei ole praeguse seisuga tunnustatud. Üleminekuperioodi uus pikendamine võimaldab seega liidus asutatud krediidasutustel ja investeerimisühingutel (või nende väljaspool liitu asutatud tütarettevõtjatel) vältida omavahendite nõuete märkimisväärset suurenemist, mis kaasneks asjaoluga, et asjaomastes kolmandates riikides ei ole tunnustatud keskseid vastaspooli, kes pakuksid realistlikul ja kättesaadaval viisil spetsiifilist liiki kliirimisteenuseid, mida kõnealused liidu krediidasutused ja investeerimisühingud vajavad. Kuigi selline suurenemine võib olla üksnes ajutine, võib see tingida nende loobumise otsesest osalemisest kõnealustes kesksetes vastaspooltes ja seega põhjustada häireid turgudel, kus kõnealused kesksed vastaspoolad tegutsevad. Seepärast on vaja üleminekuperioode pikendada veel kuue kuu võrra ehk 15. juunini 2015.
- (6) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas Euroopa panganduskomitee arvamusega,

(¹) ELT L 176, 27.6.2013, lk 1.

(²) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 648/2012, 4. juuli 2012, börsiväliste tuletisinstrumentide, kesksete vastaspoolte ja kauplemisteabehoidlate kohta (ELT L 201, 27.7.2012, lk 1).

(³) Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 591/2014, 3. juuni 2014, millega pikendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EL) nr 575/2013 ja (EL) nr 648/2012 ette nähtud üleminekuperioode seoses omavahendite nõuetega kesksete vastaspoolte vastu olevate nõuete puhul (ELT L 165, 4.6.2014, lk 31).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 575/2013 artikli 497 lõigetes 1 ja 2 ning määruse (EL) nr 648/2012 artikli 89 lõike 5a esimeses ja teises lõigus osutatud 15-kuulisi perioode, mida on juba rakendusmääruse (EL) nr 591/2014 artikli 1 kohaselt pikendatud, pikendatakse veel kuue kuu võrra.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 11. detsember 2014

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNKER

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1318/2014,**11. detsember 2014,****millega muudetakse määrust (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrust (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, koostamist ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 4 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määrusega (EÜ) nr 474/2006 ⁽²⁾ on kehtestatud määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatüki kohane ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ELis tegevuskeeldu.
- (2) Kooskõlas määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 4 lõikega 3 on teatavad liikmesriigid ja Euroopa Lennundusohutusamet (EASA) edastanud komisjonile teavet, mis on kõnealuse nimekirja ajakohastamise seisukohalt asjakohane. Asjakohast teavet on edastanud ka teatavad kolmandad riigid. Selle teabe alusel tuleks ühenduse nimekirja ajakohastada.
- (3) Komisjon teavitas kõiki asjaomaseid lennuettevõtjaid kas otse või nende regulatiivse järelevalve eest vastutavate asutuste kaudu olulistest üksikasjadest ja kaalutlustest, mis oleksid aluseks otsusele, millega kehtestatakse nende suhtes liidus tegevuskeeld või muudetakse ühenduse nimekirja lisatud lennuettevõtja suhtes kehtestatud tegevuskeeldu tingimusi.
- (4) Komisjon andis asjaomastele lennuettevõtjatele võimaluse tutvuda liikmesriikide esitatud dokumentidega, esitada kirjalikke märkusi ning teha komisjonile ja nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/1991 (tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses) ⁽³⁾ alusel loodud komiteele (edaspidi „lennuohutuskomitee“) suuline ettekanne.
- (5) Lennuohutuskomitee on saanud komisjonilt ajakohast teavet ühiskonsultatsioonide kohta, mida peetakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 ja selle komisjoni rakenduse määruse (EÜ) nr 473/2006 ⁽⁴⁾ alusel Angola, Botswana, Filipiinide, Gruusia, Guinea Vabariigi, India, Indoneesia, Kasahstani, Kirgiisi Vabariigi, Liibanoni, Liibüa, Madagaskari, Mauritania Islamivabariigi, Mosambiigi, Nepali, Sambia, São Tomé ja Príncipe ning Sudaani pädevate asutuste ja lennuettevõtjatega. Lennuohutuskomitee on komisjonilt saanud teavet ka Afganistani, Ghana, Iraani ja Põhja-Korea kohta. Peale selle on lennuohutuskomitee saanud komisjonilt ajakohastatud teavet ka Venemaa Föderatsiooni pädevate tehniliste konsultatsioonide kohta.
- (6) Lennuohutuskomitee kuulas ära EASA ettekanded, milles analüüsiti Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) poolt üldise ohutusjärelvalve auditiprogrammi (USOAP) raames koostatud auditiaruannete tulemusi. Liikmesriike kutsuti üles seadma prioriteediks sellistes riikides litsentsitud lennuettevõtjate õhusõidukite kontrollimist seisuplatsil, mille puhul ICAO on kindlaks teinud olulise ohutusprobleemi või mille ohutusjärelvalvesüsteemis esineb EASA andmetel märkimisväärsed puudujääke. Lisaks komisjoni poolt määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaselt peetavatele konsultatsioonidele võimaldab õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise prioriteediks seadmine hankida lisateavet kõnealustes riikides litsentsitud lennuettevõtjate ohutustaseme kohta.

⁽¹⁾ ELT L 344, 27.12.2005, lk 15.

⁽²⁾ Komisjoni määrus (EÜ) nr 474/2006, 22. märts 2006, millega kehtestatakse rakenduseeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 84, 23.3.2006, lk 14).

⁽³⁾ Nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/1991, 16. detsember 1991, tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4).

⁽⁴⁾ Komisjoni määrus (EÜ) nr 473/2006, 22. märts 2006, millega kehtestatakse rakenduseeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekirja tarvis, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 84, 23.3.2006, lk 8).

- (7) Lennuohutuskomitee kuulas ära EASA ettekanded, milles esitati välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamise (SAFA) programmi raames vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 965/2012 ⁽¹⁾ seisuplatsil tehtud kontrollide analüüsi tulemused.
- (8) Lennuohutuskomitee kuulas ära ka EASA ettekanded tehnilise abi projektide kohta, mida rakendatakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 meetmetest või kõnealuse määruse kohasest jälgimisest mõjutatud riikides. Lennuohutuskomitee teavitati EASA täiendavatest tehnilise abi ja koostöö kavade ning taotlustest parandada tsiviillennundusametite haldus- ja tehnilist suutlikkust, et aidata kõrvaldada kõik puudujäägid kohaldatavate rahvusvaheliste standardite järgimisel. Liikmesriike kutsuti üles reageerima kõnealustele taotlustele, lähtudes mõlema poole huvidest ning kooskõlastatult komisjoni ja EASAGA. Sellega seoses rõhutas komisjon, kui kasulik on anda rahvusvahelise lennundusvaldkonna osalistele eelkõige ICAO SCAN-andmebaasi kaudu teavet sellise tehnilise abi kohta, mida liit ja selle liikmesriigid annavad lennundusohutuse suurendamiseks kogu maailmas.
- (9) Lennuohutuskomitee kuulas ära ka Eurocontroli ettekande, mis sisaldas ajakohastatud teavet SAFA häirefunktsiooni staatuse ning tegevuskeelu saanud lennuettevõtjatega seotud ohuteadete statistika kohta.

Liidu lennuettevõtjad

- (10) Pärast seda, kui EASA oli analüüsinud teatavate liidu lennuettevõtjate õhusõidukitele seisuplatsil tehtud kontrollide, EASA korraldatud standardimiskontrollide ning liikmesriikide lennuametite tehtud konkreetsete kontrollide ja auditite tulemusi, on mõned liikmesriigid võtnud teatavaid täitemeeteid ning teavitanud neist komisjoni ja lennuohutuskomiteed. Kreeka teatas, et Kreeka tsiviillennundusamet kontrollis lennuettevõtjaid *Gain Jet Aviation* ja *Skygreece Airlines*. Täiendavate kontrollide käigus ei leitud olulisi probleeme.
- (11) Liikmesriigid rõhutasid, et kui vastavast ohutusteabest peaks ilmnema, et asjakohaste ohutusstandardite järgimata jätmine ELi lennuettevõtjate poolt põhjustab otseseid ohutusriske, on nad valmis võtma vajalikke meetmeid.

Angola lennuettevõtjad

- (12) Vastavalt määrusele (EÜ) nr 474/2006 (muudetud komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 1197/2011 ⁽²⁾) on Angolas sertifitseeritud lennuettevõtjal *TAAG Angolan Airlines* lubatud liidu piires käitada nelja Boeing 737-700 tüüpi õhusõidukit (registritunnused D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH ja D2-TBJ), kolme Boeing 777-200 tüüpi õhusõidukit (registritunnused D2-TED, D2-TEE ja D2-TEF) ning kaht Boeing 777-300 tüüpi õhusõidukit (registritunnused D2-TEG ja D2-TEH).
- (13) Lennuettevõtja *TAAG Angolan Airlines* esitas 21. novembril 2014 Angola pädevate asutuste (INAVIC) kaudu taotluse lisada määruse (EÜ) nr 474/2006 B lisse uus Boeing 777-300 tüüpi õhusõiduk. Siiski on märgatud, et INAVICi ja lennuettevõtja *TAAG Angolan Airlines* puhul esineb sageli probleeme nii korrapäraste kontaktide loomisel kui ka nende säilitamisel. Kõnealused probleemid iseloomustavad ka INAVICi kontakte ICAOga, mis on viimasel ajal põhjustanud mitme varem kavandatud ICAO auditi ärajäämise. See näitab, et probleeme esineb nii lennuettevõtja *TAAG Angolan Airlines* ja INAVICi siseses kui ka kõnealuse lennuettevõtja ja INAVICi vahelises teabevahetuses ning seetõttu on keeruline asjakohaselt hinnata, kas lennuettevõtja *TAAG Angolan Airlines* taotlus kujutab endast ohutusrisi või mitte. Seepärast on komisjon jõudnud järeldusele, et parim viis edasiminekaks on paluda nii INAVICil kui ka lennuettevõtjal *TAAG Angolan Airlines* alustada komisjoniga lähitulevikus igakülgset koostööd, et vaadata üksikasjalikult läbi praeguse ohutusolukorra kõik aspektid, kaasa arvatud uue õhusõiduki lisamine lennuettevõtja *TAAG Angolan Airlines* õhusõidukiparki.
- (14) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ja lisada sinna lennuettevõtja *TAAG Angolan Airlines* käitatavad täiendavad õhusõidukid.

⁽¹⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 965/2012, 5. oktoober 2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008, (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

⁽²⁾ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 1197/2011, 21. november 2011 (ELT L 303, 22.11.2011, lk 14). Vt eelkõige käesoleva määruse põhjendused 26–30.

- (15) Liikmesriigid peavad ka edaspidi veenduma selles, et lennuettevõtja *TAAG Angolan Airlines* järgib asjakohaseid ohutusstandardeid tulemuslikult, ja seadma prioriteediks selle lennuettevõtja õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EÜ) nr 965/2012.

Botswana lennuettevõtjad

- (16) ICAO korraldas Botswanas 2013. aasta aprillis kohapealse koordineeritud valideerimisauditi (ICVM). Auditi tulemused olid osaliselt positiivsed, kuna tõhusa rakendamise näitaja oli paranenud. Samas olid auditi tulemused ka negatiivsed, kuna kindlaks tehti kaks olulist ohutuspuudujääki. Peale selle on Botswanas registreeritud õhusõidukitega alates 2010. aastast juhtunud kaks õnnetust.
- (17) Võttes arvesse olemaolevat teavet, praegusi puudusi ICAO standardite ja soovituslike tavade tõhusal rakendamisel, kaht olulist ohutuspuudujääki ning komisjoni ja Botswana tsiviillennundusameti (CAAB) vahelist lünklikku teabevahetust, palus komisjon 8. juuli 2014. aasta kirjas CAABil esitada teavet Botswanas registreeritud lennuettevõtjate kohta.
- (18) CAAB vastas 3. oktoobril 2014 ja esitas nõutud teabe, et näidata Botswana edusamme ICAO standardite ja soovituslike tavade tõhusal rakendamisel ning kahe olulise ohutusprobleemi kõrvaldamisel.
- (19) Esitatud teave osutab sellele, et CAAB ootab ICAO-lt enne käesoleva aasta lõppu uue kohapealse koordineeritud valideerimisauditi (ICVM) korraldamist selle tõendamiseks, et kahe olulise ohutusprobleemi kõrvaldamiseks on võetud piisavaid parandusmeetmeid.
- (20) Lisateabe hindamine näitab, et kõik lennuettevõtjad on ümber sertifitseeritud ja et neile on ühel ja samal kuupäeval välja antud uus lennuettevõtja sertifikaat. See tähendab, et lennuettevõtja sertifikaatide igakordsel uuendamisel suureneb järsult CAABi töökoormus. CAAB on lennuettevõtjate üle ohutusjärelevalve teostamiseks välja töötanud järelevalveprogrammi, kuid selle rakendamisel on ilmnenud viivitusi. Järelevalve käigus on registreeritud vaid väike hulk puudusi ja seetõttu on raske otsustada selle üle, kas CAAB on piisavalt suuteline kõrvaldama tekkivaid ohutusprobleeme. Eespool nimetatud küsimustele vastuse saamiseks palub komisjon esitada täiendavat teavet ja kutsub CAABi tehnilisele nõupidamisele, et arutada Botswanas teostatava ohutusjärelevalve üksikasju.
- (21) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ja lisada sinna Botswana lennuettevõtjad.

Gruusia lennuettevõtjad

- (22) Gruusia pädevate asutustega (GCAA) jätkatakse konsulteerimist, et jälgida nende edusamme 2013. aasta oktoobris Gruusias tehtud ICAO üldise süsteemiauditi (CSA) käigus kindlakstehtud olulise ohutusprobleemi kõrvaldamiseks koostatud parandusmeetmete kava rakendamisel.
- (23) GCAA poolt olulise ohutusprobleemi kõrvaldamiseks võetud meetmete kohta esitatud teabest lähtudes ei pidanud komisjon vajalikuks kutsuda GCAAd ettekande tegemiseks lennuohutuskomiteesse. Komisjon teavitas lennuohutuskomiteed GCAAs välja töötatud parandusmeetmete kava rakendamisest.
- (24) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ja lisada sinna Gruusia lennuettevõtjad.

Guinea Vabariigi lennuettevõtjad

- (25) Vastavalt 2013. aasta jaanuaris Brüsselis toimunud kohtumisel sõlmitud kokkuleppele on Guinea Vabariigi pädevad asutused (DNAC) esitanud korrapäraselt teavet ICAO poolt 2012. aasta detsembris heakskiidetud parandusmeetmete kava jätkuva rakendamise ja sellega seotud toimingute kohta.

- (26) 21. oktoobril 2014 esitatud viimases eduaruandes on üksikasjalikult kirjeldatud parandusmeetmete kava rakendamise seotud hiljutist tegevust ja sellekohast arengut. Jätkatakse töötajate koolitamist, et veelgi suurendada järelevalvesuutlikkust eelkõige lennukõlblikkuse ja õhusõidukite käitamise valdkonnas. DNAC on jätkanud ICAO üldise ohutusjärelvalve auditiprogrammi (USOAP) käigus kindlakstehtud puuduste kõrvaldamist lisatud protokolliküsimuste raames, kasutades ICAO internetipõhist teabesüsteemi (CMA). Alates 2014. aasta augusti algusest kuni septembri lõpuni valideeris ICAO ilma kohapealse kontrollita need protokolliküsimused, mille suhtes on võimalik kohaldada kaugkontrolli. Valideerimistulemustest selgus, et kaheksa kriitilise elemendi tõhusa rakendamise üldine tase oli pisut paranenud.
- (27) Praegu valmistatakse ette seadusandlikku algatust, mille eesmärk on muuta DNAC iseseisvaks, rahaliselt ja käitamisalaselt autonoomseks tsiviillennundusametiks, millel on oma juhtimisstruktuur. 2015. aasta jaanuaris peaks tegevust alustama Guinea tsiviillennundusamet (AGAC), mis vastab kõikidele ICAO nõuetele.
- (28) 2013. aasta märtsi lõpuks peatati kõikide varem kehtinud lennuettevõtja sertifikaatide kehtivus. Aafrika tsiviillennunduskonverentsi (*African Civil Aviation Conference*) ja Lääne-Aafrika riikide ühenduse *Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation* erimissiooni abil ja toetusel on ikka veel käimas Guinea riikliku lennuettevõtja *PROBIZ Guinée* (millel on üks BE90 tüüpi õhusõiduk) kõikidele ICAO nõuetele vastav (viieetapiline) sertifitseerimine, mis on täielikult ühendatud DNACi inspektorite väljaõppega töökohal. Sertifitseerimismenetluse on alatanud ka ülejäänud kaks lennuettevõtjat (*Eagle Air Guinée* ja *Sahel Aviation Service Guinée*). DNAC loodab kõigi kolme lennuettevõtja sertifitseerimismenetlused ICAO Dakaris asuva piirkondliku büroo abiga 2014. aastal lõpule viia.
- (29) DNAC taotles kohapealse koordineeritud valideerimisauditi (ICVM) korraldamist, et kontrollida parandusmeetmete kava rakendamise käigus tehtud edusamme. Esialgu oli ICAO-l kavas korraldada kohapealne koordineeritud valideerimisaudit (ICVM) 2014. aasta mais. Muudatused transpordiministeeriumi tippjuhtide hulgas on põhjustanud viivitusi ning kohapealse koordineeritud valideerimisauditi (ICVM) kavandatav toimumisaeg lükati edasi 2014. aasta septembri teise poole. Ebola viiruse puhangu tõttu on algselt 2014. aasta juuliks kavandatud kohapealne koordineeritud valideerimisaudit (ICVM) ja ICAO tehnilise abi missioon teadmata ajaks edasi lükatud.
- (30) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ja lisada sinna Guinea Vabariigi lennuettevõtjad.
- (31) Kui asjakohasest ohutusteabest peaks siiski ilmnema, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmisest tulenevad otsesed ohutusriskid, on komisjon sunnitud võtma määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid meetmeid.

India lennuettevõtjad

- (32) 7. novembril 2014 toimus Brüsselis tehniline nõupidamine. Nõupidamisel osalesid komisjon, EASA ja India tsiviillennunduse peadirektoraadi (DGCA) juhtkonna esindajad. Nõupidamisel arutati India rahvusvaheliste ohutuse ja järelevalvekohustuste täitmist, mis muu hulgas hõlmab Ameerika Ühendriikide Föderalse Lennuameti otsust alandada India nõuetelevastavuskategooriat Rahvusvahelise lennundusohutuse hindamise auditi (IASA) tulemuste põhjal esimeselt tasemelt teisele tasemele. DGCA esitas üksikasjalikke andmeid FAA nõuetele vastavuse kategooria alandamise tõttu koostatud parandusmeetmete kava täitmise kohta. DGCA kordas, et on võtnud meetmeid enamiku FAA kindlakstehtud puuduste kõrvaldamiseks ja koostanud ülejäänud puudujääke hõlmava struktureeritud parandusmeetmete kava. Lisaks esitas DGCA tehnilisel nõupidamisel teavet jätkusuutlikkusküsimuste ja selles valdkonnas tehtavate jõupingutuste kohta.
- (33) Nõupidamise käigus kinnitas DGCA oma täielikku pühendumust komisjoniga peetavale ohutusalasele dialoogile, mis muu hulgas hõlmab osalemist komisjoni poolt vajalikuks peetavatel täiendavatel nõupidamistel. Lisaks kinnitas DGCA oma valmisolekut esitada komisjonile kõikvõimalikku asjakohast ohutusteavet, mis moodustab osa ametlikust konsulteerimisest ametiasutustega, kes vastutavad Indias sertifitseeritud lennuettevõtjate regulatiivse järelevalve eest kooskõlas komisjoni määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõike 2 sätetega.
- (34) DGCA poolt 7. novembril 2014 toimunud tehnilisel nõupidamisel esitatud teabest ja võetud kohustustest lähtudes leiab komisjon, et praegu ei ole põhjust kehtestada India lennuettevõtjate suhtes käitamispiiranguid.
- (35) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ja lisada sinna India lennuettevõtjad.

- (36) Liikmesriigid kontrollivad ka edaspidi asjakohaste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks India lennuettevõtjate kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Indoneesia lennuettevõtjad

- (37) Komisjon jätkab konsulteerimist Indoneesia pädevate asutustega (DGCA), et jälgida DGCA edusamme rahvusvahelistele ohutusstandarditele vastava ohutusjärelvalve tagamisel kõikide Indoneesias sertifitseeritud lennuettevõtjate üle.
- (38) Komisjon tunnustab DGCA jõupingutusi, mille eesmärk on üles ehitada kõikidele ICAO standarditele vastav lennundussüsteem. Lisaks tunnustakse DGCA tegevuse nõuetekohast läbipaistvust ja tema valmisolekut teavet jagada.
- (39) ICAO korraldas 5.–14. maini 2014 üldise süsteemiauditi (CSA). Kõnealuse auditi lõpparuanne avaldati 18. novembril 2014 ja selle tulemused näitavad, et Indoneesia ohutusjärelvalvesüsteem vajab ikka veel märkimisväärset täiustamist. DGCA on esitanud ICAO-le kõnealuse auditi käigus kindlakstehtud puuduste kõrvaldamiseks võetavate parandusmeetmete kava.
- (40) Septembris 2014 avaldas Indoneesia riiklik transpordiohutuskomitee lõpparuande lennuettevõtjaga *Lion Air* 13. aprillil 2013 Balil juhtunud õnnetuse kohta. Üldaruanne sisaldab õnnetuse analüüsi ja nii lennuettevõtjale kui ka DGCA-le adresseeritud ohutuslaseid soovitusi.
- (41) Praegu ei ole siiski objektiivseid ega kindlaid tõendeid selle kohta, et parandusmeetmete kava ja ohutuslased soovitusi on täies mahus rakendatud.
- (42) DGCA teatas 20. oktoobri 2014. aasta kirjas komisjonile, et on pärast viimast ajakohastamist sertifitseerinud neli uut lennuettevõtjat: 15. augustil 2014 anti lennuettevõtjale *PT. MY INDO Airlines* välja lennuettevõtja sertifikaat nr 121-042, 28. augustil 2014 anti lennuettevõtjale *PT Indonesia Air Asia Extra* välja lennuettevõtja sertifikaat nr 121-054, 28. veebruaril 2014 anti lennuettevõtjale *PT. Elang Lintas Indonesia* välja lennuettevõtja sertifikaat nr 135-052 ja 12. märtsil 2014 anti lennuettevõtjale *PT. Elang Nusantara Air* välja lennuettevõtja sertifikaat nr 135-053. DGCA ei esitanud siiski tõendeid selle kohta, et kõnealuste lennuettevõtjate üle teostatakse rahvusvaheliste ohutusstandardite kohast ohutusjärelvalvet.
- (43) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, tuleks muuta ja lisada kõnealused neli ettevõtjat määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

Kasahstani lennuettevõtjad

- (44) Jätkatakse konsulteerimist Kasahstani pädevate asutusega (CAC), et jälgida selle edusamme rahvusvahelistele ohutusstandarditele vastava ohutusjärelvalve tagamisel kõikide Kasahstanis sertifitseeritud lennuettevõtjate üle.
- (45) CAC teavitas komisjoni 27. maist kuni 4. juunini 2014 Kasahstanis toimunud kohapealse koordineeritud valideerimisauditi (IVCM) tulemusel võetud meetmetest, sh ICAO poolt 2009. aastal kindlakstehtud kahe olulise ohutusprobleemi kõrvaldamise asjaoludest. CAC rõhutas eelkõige, et õhusõidukite lennukõlblikkuse sertifikaatidega seotud oluline ohutusprobleem on kõrvaldatud, lennuettevõtja sertifikaatide väljaandmisega seotud probleemi lahendamiseks aga alles tegeletakse.
- (46) Lennuettevõtja *Air Astana* esitas korrapäraselt ajakohastatud teavet tema poolt lennuohutuse valdkonnas tehtud edusammude kohta, eelkõige hiljuti ajakohastatud õhusõidukipargi kohta, millel on praegu luba lennata Euroopa Liitu. Enamik uuendustest on seotud kapitalirendi alusel rendile võetud vastvalminud lennukitega. Lisaks on teataval määral suurendatud praeguste ja kavandatavate lendude arvu.
- (47) Kasahstani ohutusjärelvalvesüsteemi kohta kättesaadava teabe põhjal leitakse, et Kasahstani lennundusvaldkonna ametiasutustel napib piisava väljaõppe ja kogemusega inspektoreid, kes suudaksid juhtida lennuettevõtja sertifikaatide ja erilubade väljaandmisega seotud ülesandeid, ning et praegu ei suuda nad tagada pidevat järelvalvet lennutegevuse valdkonnas. Kasahstani ametiasutustel soovitatakse tungivalt astuda täiendavaid samme, et viia lennundussektor vastavusse rahvusvaheliste ohutusstandarditega.

- (48) Komisjon ja EASA kavatsevad tähelepanelikult jälgida nii CACi edusamme inspektorite töölevõtmise, tööoluhoidmise ja kvalifitseerimise valdkonnas kui ka tema tegevust praegu veel kõrvaldamata olulise ohutusprobleemiga seotud parandusmeetmete kava rakendamisel.
- (49) Komisjon palus 29. septembri 2014. aasta kirjas CACilt asjakohastatud teavet CACi järelevalve alla kuuluvate lennuettevõtjate ja eelkõige lennuettevõtja sertifikaatide tühistamise kohta. CAC esitas oma vastuses komisjonile teavet Kasahstanis tegelikult välja antud lennuettevõtjasertifikaatide kohta ja esitas tõendid kolme lennuettevõtja (*Jet One*, *Luk Aero* ja *Air Trust Aircompany*) sertifikaadi tühistamise kohta.
- (50) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires lennukeeldu, tuleks muuta ja jätta määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast välja lennuettevõtjad *Jet One*, *Luk Aero* ja *Air Trust Aircompany*.
- (51) Liikmesriigid peavad ka edaspidi veenduma selles, et lennuettevõtja *Air Astana* järgib asjakohaseid ohutusstandardeid tulemuslikult, ja seadma prioriteediks selle lennuettevõtja õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Kirgiisi Vabariigi lennuettevõtjad

- (52) Kirgiisi Vabariigi pädev asutus (KG-CAA) esitas 18. oktoobri 2014. aasta ja 13. novembri 2014. aasta kirjas ajakohastatud teavet nende Kirgiisi Vabariigis sertifitseeritud lennuettevõtjate kohta, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu. Kõnealuste kirjade ja lisatud dokumentide kohaselt on KG CAA peatanud järgmise nelja lennuettevõtja sertifikaadi: *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* ja *Click Airways*, ning tühistanud lennuettevõtja *Kyrgyz Trans Avia* sertifikaadi. Kirgiisi Vabariigi õigusnormide kohaselt on lennuettevõtja sertifikaadi peatamine samaväärne selle tühistamisega, kui peatatud sertifikaadi omanik ei esita kolme kuu jooksul pärast sertifikaadi peatamist taotlust alustada sertifitseerimismenetlust. Lennuettevõtjad *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* ja *Click Airways* ei ole pärast lennuettevõtja sertifikaadi peatamist sellist taotlust esitanud. Seetõttu võib nende lennuettevõtja sertifikaate käsitada tühistatuna.
- (53) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires lennukeeldu, tuleks muuta ning jätta määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast välja lennuettevõtjad *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* ja *Kyrgyz Trans Avia*.

Liibanoni lennuettevõtjad

- (54) Jätkati konsulteerimist Liibanoni pädevate asutustega (Liibanoni DGCA), mille eesmärk on tagada, et Liibanon võtab meetmeid ICAO poolt 5.–11. detsembrini 2012 toimunud koordineeritud valideerimismissiooni (IVCM) käigus kindlaks tehtud puudujääkide kõrvaldamiseks. Liibanoni DGCA on välja töötanud parandusmeetmete kava ja tegeleb selle rakendamisega, keskendudes eelkõige Liibanoni lennuettevõtjate sertifitseerimisega seotud olulise ohutusprobleemi kõrvaldamisele.
- (55) 14. juulil 2014 toimunud tehnilisel nõupidamisel teatas Liibanoni DGCA juhtkonnas tehtud muudatustest ja uutest töötajatest, kes asuvad Liibanoni DGCAs tööle pärast lahkumist lennuettevõtjast *Middle East Airlines*, olulise ohutusprobleemi algpõhjuse kindlakstegemisel tehtud edusammudest ja poliitike teadlikkuse tõstmisest seoses vajadusega võtta meetmeid Liibanoni lennundussektori olukorra parandamiseks. Liibanoni DGCA esitas kehtivate lennuettevõtja sertifikaatide täieliku loetelu, lisaks sellele anti teavet kahe lennuettevõtja lennuettevõtja sertifikaadi uuendamise kohta.
- (56) Liibanoni DGCA teatas komisjonile, et on ICAO-le esitanud aruande olulise ohutusprobleemi lahendamise kohta. Siiski tuleb kõnealuste parandusmeetmete rakendamist kontrollida.
- (57) Komisjon külastas 14. ja 15. oktoobril 2014 mitteametlikult Liibanoni DGCA-d. Külaskäigu ajal juhtis Liibanon tähelepanu edusammudele, mida DGCA oli teinud alates 2014. aasta juulist eelkõige tänu tihedale koostööle ELiga. Liibanon suhtub täie tõsidusega Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kindlakstehtud olulise ohutusprobleemi kõrvaldamisse ja on kontrollinud kõiki lennuettevõtja sertifikaate. Liibanoni DGCA rõhutas, et tsiviillennunduse peadirektoraadil on nüüd täielikud volitused jälgida kõikide lennuettevõtjate kõiki ohutusalasid aspekte, ehkki autonoomset ja piisavalt hästi varustatud tsiviillennundusametit ei ole veel loodud. Liibanon esitas 9. novembril 2014 täiendavat teavet lennundusohutusvaldkonna parandusmeetmete kava kohta, mis muu hulgas sisaldab autonoomse tsiviillennundusameti edasiarendamise kava.

- (58) Eespool kirjeldatud arvesse võttes tuleks jätkata konsultatsioone Liibanoni ametiasutustega vastavalt määruse (EÜ) nr 473/2006 artikli 3 lõikele 2.
- (59) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ja lisada sinna Liibanoni lennuettevõtjad.
- (60) Kui asjakohasest ohutusteabest peaks ilmnema, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmisest tulenevad otsesed ohutusriskid, võib komisjon olla sunnitud võtma määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid täiendavaid meetmeid.

Liibüa lennuettevõtjad

- (61) Liibüa pädevad asutused (LYCAA) nõustasid 2012. aasta aprillis keelama kõikide Liibüas sertifitseeritud lennuettevõtjate lendamise Euroopa Liitu. Otsuse eesmärk oli anda LYCAA-le aega Liibüas sertifitseeritud lennuettevõtjate ümbersertifitseerimiseks ja luua järelevalvesuutlikkus, mis oleks piisav rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimise tagamiseks.
- (62) Komisjon on jälginud eespool nimetatud piirangute tulemuslikkust. Lisaks on komisjon korrapäraselt konsulteerinud LYCAAga, et arutada Liibüa tsiviillennundusohutuse reformimisel tehtud edusamme.
- (63) Kuni 2014. aasta märtsini võis nii LYCAA kui ka Liibüa suuremate lennuettevõtjate *Libyan Airlines* ja *Afriqiyah Airways* puhul märgata teatavaid edusamme. Siiski kestis kõnealuste lennuettevõtjate sertifitseerimine oodatust oluliselt kauem.
- (64) Nagu komisjon 2014. aasta aprillis ⁽¹⁾ rõhutas, peaks LYCAA enne seda, kui ta võiks anda loa Liibüa lennuettevõtjate lendamiseks ELi, tõendama komisjonirahuldaval viisil, et ümbersertifitseerimismenetlus on tulemuslikult lõpule viidud ning et Liibüa lennuettevõtjate üle teostatakse jätkusuutlikku ja pidevat järelevalvet kooskõlas ICAO standarditega.
- (65) Liibüa julgeolekuolukord halvenes 2014. aasta juunis ja juulis järsult eelkõige pärast Tripoli rahvusvahelises lennujaamas ja selle läheduses toimunud vägivaldaakte. Olukord Liibüas on jätkuvalt ebastabiilne. Vägivaldaaktide käigus on tõsiselt kannatada saanud nii hooned, taristu kui ka Tripoli rahvusvahelises lennujaamas asuvad õhusõidukid ja seetõttu on nii Tripoli lennujaam kui ka kohalik õhuruum kasutamiskõlbmatud.
- (66) Võttes arvesse kahtlusi, kas LYCAA on pärast vägivaldaakte suuteline tagama õhusõidukite üle nõuetekohast järelevalvet, ning stabiilse ja tõhusa valitsuse puudumist, ei ole komisjon enam piisavalt kindel, et LYCAA-l on piisavad volitused keelata Liibüa lennuettevõtjate lendamine liitu. Peale selle puudub komisjonil kindlus, et LYCAA on suuteline täitma rahvusvahelisi kohustusi seoses ohutusjärelvalve teostamisega oma lennuettevõtjate üle. Lisaks väljendab komisjon muret selle üle, et paljud õhusõidukid said vägivaldajuhtumite käigus kahjustada, ja ta ei ole kindel, et selliste õhusõidukite jätkuvat lennukõlblikkust on nõuetekohaselt hinnatud.
- (67) LYCAA poolt 25. novembril 2014 komisjonile ja lennuohutuskomiteele tehtud ettekanne, milles käsitletakse LYCAA tegevust Liibüa lennundusohutuse olukorra parandamisel, näitas selgelt, et vaatamata LYCAA praeguse juhtkonna tehtud jõupingutustele annavad lennundusohutusega seotud otsesed riskid, millele ei ole rahuldavat lahendust leitud, endiselt põhjust muretsemiseks. Seda muret süvendab oluliselt ka riigi ebastabiilne olukord.
- (68) Võttes arvesse kahtlusi, kas LYCAA on suuteline tagama piisava järelevalve Liibüa lennuettevõtjate üle ja kontrollima otseseid ohutusriske, ollakse praegu arvamusel, et LYCAA ei suuda täita rahvusvahelisi lennundusohutusega seotud kohustusi.
- (69) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires lennukeeldu, tuleks muuta ja lisada kõik Liibüas sertifitseeritud lennuettevõtjad määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

⁽¹⁾ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 368/2014, 10. aprill 2014 (ELT L 108, 11.4.2014, lk 16). Vt eelkõige käesoleva määruse põhjendus 64.

Madagaskari lennuettevõtjad

- (70) Jätkunud on aktiivne konsulteerimine Madagaskari pädevate asutustega, et jälgida nende edusamme rahvusvahelistele ohutusstandarditele vastava ohutusjärelvalve tagamisel kõikide Madagaskaril sertifitseeritud lennuettevõtjate üle.
- (71) Komisjon ja EASA korraldasid 23. oktoobril 2014 Madagaskari pädevate asutustega nõupidamise, kus osalesid ka lennuettevõtja *Air Madagascar* esindajad. Kõnealusel nõupidamisel andis lennuettevõtja teavet oma lennukipargi arendamise kohta, rõhutades eelkõige seda, et kaks määruse (EÜ) nr 474/2006 B lisa loetletud Boeing 737 tüüpi õhusõidukit asendatakse 2015. aastaks järk-järgult sama tüüpi õhusõidukitega ja et 2015. aasta esimeses kvartalis täiendatakse õhusõidukiparki ATR 72-600 tüüpi õhusõidukiga.
- (72) Lennuettevõtja *Air Madagascar* esitas 10. novembril 2014 taotluse muuta B lisa nii, et tal oleks lubatud kasutada uusi Boeing 737 tüüpi õhusõidukeid, millega vahetatakse välja kõnealuse lennuettevõtja poolt praegu kasutatavad Boeing 737 tüüpi õhusõidukid, ning õhusõidukipargile lisavat ATR 72-600 tüüpi õhusõidukit.
- (73) Lennuettevõtja *Air Madagascar* esitas teabe ja tõendid selle kohta, et tema õhusõidukite ohutuse tase on paranenud. Madagaskari pädevate asutuste sõnul on nad rahul sellega, kuidas lennuettevõtja *Air Madagascar* täidab praegu ICAO nõudeid Boeing 737 tüüpi õhusõidukite käitamisel. Liikmesriigid ja EASA kinnitasid, et SAFA programmi raames liidu lennujaamades õhusõidukitele seisuplatsil tehtud kontrollide käigus ei avastatud ühtegi konkreetset probleemi.
- (74) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires lennukeeldu, tuleks lennuettevõtja *Air Madagascar* puhul muuta. Määruse (EÜ) nr 474/2006 B lisa tuleks muuta, et lubada lennuettevõtjal *Air Madagascar* kasutada B737 tüüpi ja ATR 72/42 tüüpi õhusõidukeid, mis on kantud lennuettevõtja *Air Madagascar* lennuettevõtja sertifikaadile.
- (75) Liikmesriigid kontrollivad ka edaspidi asjakohaste ohutusstandardite tulemuslikku järgimist, seades prioriteediks lennuettevõtja *Air Madagascar* õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Mauritaania Islamivabariigi lennuettevõtjad

- (76) EASA teatas komisjonile aruannetest, mis osutavad sellele, et lennuettevõtjal *Mauritania Airlines International* (MAI) on olulisi ohutuspuudujääke ja et kõnealune lennuettevõtja ei ole jätkuvalt suuteline kõrvaldama SAFA programmi raames seisuplatsil tehtud kontrolli käigus avastatud puudujääke. Kõnealused puudujäägid on seotud lennuks ettevalmistamise ja toimivusarvutustega. Vaatamata õhusõidukite seisukorra teatavale paranemisele mõjutab eespool osutatud hiljuti avastatud puuduste olemus ja raskusaste otseselt õhusõidukite käitamisohtutust ja nõuab parandusmeetmete võtmist.
- (77) Komisjon on saatnud kõnealuseid puudujääke käsitlevad teated otse pädevatele asutustele (ANAC) ja lennuettevõtjale *Mauritania Airlines International* (MAI), paludes neil viivitamata võtta riskimaandusmeetmeid. ANAC on teadete kättesaamist kinnitanud ja teavitanud komisjoni mitmesuguste parandusmeetmete võtmisest ning lennuväljade ja aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas tehtud viimase ICAO auditi tulemustest.
- (78) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ja lisada sinna Mauritaania Vabariigi lennuettevõtjad.
- (79) Kui asjakohasest ohutusteabest peaks ilmnema, et rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmisest tulenevad otsesed ohutusriskid, on komisjon sunnitud võtma määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid täiendavaid meetmeid.

Mosambiigi lennuettevõtjad

- (80) Mosambiigi pädevad asutused (IACM) on teatanud, et nad jätkavad ICAO-le esitatud ja tema poolt heaks kiidetud parandusmeetmete kava rakendamist. Viimane eduaruanne ja asjakohased tõendusmaterjalid, mille IACM esitas komisjonile 26. septembril 2014, osutavad sellele, et IACM on jätkanud tööd õigusraamistiku ajakohastamisel, esitades seadusandlikke ettepanekuid, et jätkata tsiviillennundusseaduse kohandamist ICAO nõuetega, suurendada oma rolli nii, et vaid reguleerimisega tegelevast asutusest saaks pädev asutus ning astuda edasisi samme olemas-olevate õigusaktide kooskõlla viimiseks ICAO muudetud standardite ja soovituslike tavadega. Jätkatakse töötajate otsimist ja koolitamist, et veelgi suurendada järelevalvesuutlikkust eelkõige käitamise ja lubade väljaandmise, lennuväljade, lennukõlblikkuse, eeskirjade koostamise ja jõustamise valdkonnas. Jätkatakse sisemise suutlikkuse suurendamist nii Aafrika ja Euroopa ametiasutustega kui ka piirkondlike organisatsioonidega tehtava koostöö raames. Kõikide lennuväljade kohta on koostatud sertifitseerimispuuduste analüüs, samuti on tellitud rahvusvaheliste lennujaamade (Maputo, Beira and Nacala) sertifitseerimise üksikasjalik kava, mis võimaldaks 2015. aastal sertifitseerimist alustada. Koostatud on riiklik ohutusprogramm, mille täitmine peaks prognooside kohaselt olema 2017. aastaks lõpule viidud.
- (81) IACM jätkab ICAO üldise ohutusjärelvalve auditiprogrammi (USOAP) raames kindlakstehtud puuduste kõrvaldamist lisatud protokolliküsimuste raames. Lisaks on vastuste tõendamiseks esitatud mitmesuguseid nõutavaid õigusakte, protseduuride kirjeldusi ning asjakohaseid dokumente, mis on üles laaditud ICAO internetipõhise teabesüsteemi (CMA) kaudu. ICAO ei ole kõnealuseid meetmeid praegu veel valideerinud.
- (82) IACM on palunud korraldada parandusmeetmete kava täitmisel tehtud edusammude valideerimiseks kohapealse koordineeritud valideerimisauditi (ICVM), mis peaks prognooside kohaselt toimuma alates 26. novembrist kuni 4. detsembrini 2014 ja selle käigus kontrollitakse õigusakte, tsiviillennundusameti töökorraldust, lennuvälju ja aeronavigatsiooniteenuseid.
- (83) Komisjon tunnustab edusamme, mida IACMi teatel on tehtud ICAO avastatud puudujääkide kõrvaldamisel, ning kannustab IACMi jätkama jõupingutusi selle nimel, et töötada välja kõikidele ICAO standarditele vastav lennundussüsteem. Võttes arvesse praeguseks tehtud märkimisväärsed edusamme ja eeldades, et sama arengusuunda järgitakse ka tulevikus, võib ELi ohutusjärelvalvealane kontrollkäik toimuda 2015. aasta esimeses kvartalis. Siiski tuleb märkida, et mitu olulist lennundusohutusküsimust on praegu veel täielikult ja piisavalt lahendamata.
- (84) Lennuettevõtja *Linhas Aéreas de Moçambique S.A. (LAM)* õhusõidukiga 29. novembril 2013 toimunud õnnetuse uurimist ei ole ikka veel lõpule viidud. Õnnetusjuhtumi uurimise lõpparuanne peaks valmima 2014. aasta lõpuks. Pärast kõnealust õnnetust on LAM üksikasjalikult läbi vaadanud siseohutus- ja julgeolekukoolituse, mehhanismide ja protseduuridega seotud küsimused ning kehtestanud selle põhjal rangemad organisatsioonilised ja käitamise nõuded. Samal ajal on jätkatud tööd ohutusjuhtimissüsteemi edasiseks täiustamiseks, pöörates eelkõige tähelepanu lennuandmete analüüsile ja vahetamisele.
- (85) Lisaks teatas IACM, et jätkab lennuettevõtjate ümbersertifitseerimist kooskõlas kõikide ICAO standardite ja soovituslike tavadega. IACMi esitatud nimekirjast selgub, et sertifitseeritud on üks uus lennuettevõtja — *Makond Lda*. IACM ei suutnud siiski tõendada, et kõnealuse lennuettevõtja üle teostatakse rahvusvaheliste ohutusstandardite kohast ohutusjärelvalvet.
- (86) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires lennukeldu, tuleks muuta ja lisada lennuettevõtja *Makond Lda* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisasse.

Nepali lennuettevõtjad

- (87) Komisjon on jätkanud konsulteerimist Nepali pädeva asutusega (CAAN), et selgitada välja, kas CAAN on suuteline asjakohaseid rahvusvahelisi ohutusstandardeid piisaval määral rakendama ja jõustama.
- (88) CAAN esitas vastuseks komisjoni järelepärimisele dokumendid ohutusjärelvalve osas tehtud edusammude kohta, mis muu hulgas hõlmavad 2014. aasta veebruaris Nepalisis toimunud ELi kohapealse ohutushindamise ja ICAO auditite käigus kindlakstehtud puudujääkide kõrvaldamist.

- (89) Komisjon ja EASA kohtusid CAANiga 24. septembril 2014. Kohtumisel keskenduti eelkõige lennumeeskonnaliikmete lubade väljaandmisel, lennuettevõtjate sertifitseerimisel ja lennutegevuse üle järelevalve teostamisel tehtud edusammudele.
- (90) Sellegipoolest näib, et edusammud ei ole piisavad ja et vajatakse rohkem aega. Eelkõige tuntakse muret selle üle, et CAAN ei ole seni suutnud nõuetekohaselt käsitleda mitmepiloodikeskkonnas tegutsevate lennumeeskonnaliikmete suhtes kehtestatud nõudeid, võttes eelkõige arvesse seda, et aruandes 16. veebruaril 2014 toimunud hukunute ga lennuõnnetuse kohta nimetati õnnetuse ühe võimaliku põhjusena asjaolu, et lennumeeskond ei olnud saanud nõuetekohast koolitust.
- (91) Lisaks tuntakse jätkuvalt muret selle üle, et lennuettevõtjate ümbersertifitseerimine CAANi poolt ei toimu nõuetekohaselt ega sobi selleks, et tagada Nepali lennuettevõtjate vastavus rahvusvahelistele ohutusstandarditele. Seepärast innustatakse CAANi paluma asjakohaste valdkondade ekspertidelt abi kõnealuse protseduuri hindamiseks, selle nõuetekohasuse kontrollimiseks ja vajalike parandusmeetmete võtmiseks.
- (92) Komisjon, EASA ja lennuettevõtjad *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air ja Yeti Airlines* pidasid 11. novembril 2014 koosoleku, kus vaadati läbi edusammud, mis on tehtud ELi kohapealse kontrollkäigu tulemusel kindlakstehtud puuduste kõrvaldamisel ja muude Nepali lennundusohutustaseme tõstmise ga seotud küsimuste lahendamisel.
- (93) Julgustav on teatavate lennuettevõtjate oskus juhtida oma lennutegevusega seotud riske tasemel, mis võiks osutada suutlikkusele leevendada CAANi puuduliku järelevalvetegevuse käigus kindlakstehtud probleeme. Siiski on komisjon seisukohal, et Nepali pädevad asutused ei suuda praegu rakendada ja jõustada rahvusvahelisi ohutusstandardeid tasemel, mis annaks alust kehtiva tegevuskeelu tühistamiseks.
- (94) Lisaks tuleks märkida, et komisjon saatis 25. augustil 2014 CAANile kirja ja palus esitada ajakohastatud teavet tema järelevalve alla kuuluvate õhusõidukite kohta. CAAN teatas 10. septembri 2014. aasta kirjas komisjonile, et on pärast viimast ajakohastamist andnud 3. juulil 2014 välja lennuettevõtja sertifikaadi nr 082/2014 lennuettevõtjale *Manang Air Pvt. Ltd.* CAAN ei esitanud siiski tõendeid selle kohta, et kõnealuse lennuettevõtja üle teostatakse rahvusvaheliste ohutusstandardite kohast ohutusjärelevalvet.
- (95) Lennuettevõtjatele, kellele varem anti rahvusvaheliste lendude jaoks välja eraldi lennuettevõtjasertifikaat, on nüüd välja antud vaid üks lennuettevõtja sertifikaat, mis hõlmab kõiki lende. Seetõttu on CAAN tühistanud lennuettevõtja *Buddha Air (International Operations)* sertifikaadi nr 058/2010 ja lennuettevõtja *Shree Airlines (International Operations)* sertifikaadi nr 059/2010.
- (96) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires lennukeldu, tuleks muuta ja lisada kanda lennuettevõtja *Manang Air Pvt* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lissasse ning lennuettevõtjad *Buddha Air (International Operations)* ja *Shree Airlines (International Operations)* kõnealusest lisast välja jätta.

Filipiinide lennuettevõtjad

- (97) Ameerika Ühendriikide Föderaalne Lennuamet (FAA) teatas 9. aprillil 2014 oma otsusest tõsta Filipiinide nõuetelevastavuskategooriat rahvusvahelise lennundusohutuse hindamise (IASA) auditiprogrammi raames teiselt tasemelt esimesele tasemele. Filipiinide pädevad asutused (CAAP) teavitasid 24. juuli 2014. aasta kirjas komisjoni FAA otsusest tõsta Filipiinide nõuetelevastavuskategooriat. Kõnealuses kirjas osutati ka ICAO varasemale teatele, mille kohaselt Filipiinid olid kõrvaldanud varem kindlaks tehtud kaks olulist ohutusprobleemi. Lõpetuseks märkis CAAP oma kirjas, et järgmine eesmärk on saavutada tegevuskeelu tühistamine kõikide Filipiinidel sertifitseeritud lennuettevõtjate puhul, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires ikka veel tegevuskeeldu.
- (98) Komisjon kordas 22. septembri 2014. aasta kirjas CAAPile, et kõik otsused, mis on seotud Filipiinide lennuettevõtjate väljajätmisega ühenduse nimekirjast, milles käsitletakse lennuettevõtjaid, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, peavad rajanema tõenditel. Sellega seoses korraldati 4. novembril 2014 tehniline nõupidamine, kus osalesid komisjoni ja EASA eksperdid ning CAAPi juhtkonna esindajad.
- (99) CAAPi poolt nii enne 4. novembri 2014. aasta tehnilist nõupidamist kui ka kõnealuse nõudpidamise käigus esitatud tõendid sisaldasid üksikasju CAAPi praeguse organisatsioonilise struktuuri kohta ja kavandatavaid parandusmeetmeid, mis peaksid suurendama CAAPi järelevalvesuutlikkust. Lisaks esitati teavet järelevalvetegevuse kohta, mida CAAP praegu teostab Filipiinidel sertifitseeritud lennuettevõtjate suhtes. CAAP rääkis ka taristu täiustamiseks praegu võetavatest meetmetest ja esitas ajakohastatud teabe riikliku ohutusprogrammi kavandatava edasiarendamise kohta tulevikus.

- (100) Komisjon tegi 22. septembri 2014. aasta kirjas ettepaneku korraldada Filipiinidel EASA kohapealne tehnilise abi kontrollkäik. Kõnealune kontrollkäik toimus 10. novembril 2014 alanud nädalal.
- (101) Arutelud ja CAAPi poolt 4. novembril 2014 toimunud tehnilisel nõupidamisel esitatud tõendid näivad osutavat sellele, et Filipiinide pädevad asutused on teinud edusamme Filipiinidel sertifitseeritud õhusõidukite üle järelevalve teostamisel. See annab põhjuse tulevikus korraldada ELi kohapealne kontrollkäik.
- (102) Seoses CAAPi eesmärgiga esitada taotlus tegevuskeelu tühistamiseks kõikide Filipiinidel sertifitseeritud lennuettevõtjate suhtes tuleb ennekõike rõhutada vajadust täielikult hinnata kogu asjakohast teavet ja asjaolu, et juhul, kui korraldatakse ELi kohapealne kontrollkäik, peavad selle tulemused olema rahuldavad.
- (103) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole Filipiinide lennuettevõtjate puhul alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (104) Liikmesriigid peavad ka edaspidi veenduma selles, et lennuettevõtjad *Philippine Airlines* ja *Cebu Pacific Air* järgivad asjakohaseid ohutusstandardeid tulemuslikult, ja seadma prioriteediks õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.

Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjad

- (105) Komisjon, EASA ja liikmesriigid on hoolikalt jälginud Venemaa Föderatsioonis sertifitseeritud ja liitu lendavate lennuettevõtjate ohutuse taset, mis muu hulgas hõlmab ka Venemaa Föderatsiooni õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise prioriteediks seadmist vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.
- (106) Komisjon kohtus 15. juulil 2014 lennuettevõtja *Kogalymavia* esindajatega, et saada kinnitust kõnealuse lennuettevõtja ohutusseisukorra parandamiseks võetud meetmete tõhususe kohta. Üldiselt näisid lennuettevõtja *Kogalymavia* edusammud olevat jätkusuutlikud. Lennuettevõtjat innustatakse looma organisatsioonis positiivne ohutuskultuur, mis muu hulgas hõlmab olulise ohutusteabe edastamist.
- (107) Komisjon korraldas 6. novembril 2014 koostöös EASA ja ühe liikmesriigiga kohtumise Venemaa Föderatsiooni lennutranspordiameti (FATA) esindajatega. Kohtumise eesmärk oli teha kindlaks, kas asjaomased lennuettevõtjad on viimase 12 kuu jooksul seisuplatsil tehtud SAFA kontrollide käigus kindlaks tehtud probleemid piisavalt nõuetekohaselt lahendanud. FATA lubas kohtumise käigus, et jätkab tööd teatavate ränkade ohutusprobleemide põhjuste väljaselgitamisel ja võtab nõutele mittevastavuste kõrvaldamata jätmise puhul järelemeetmeid.
- (108) FATA teatas 21. novembril 2014 komisjonile, et on soovitanud oma lennuettevõtjatel õigeaegselt kõrvaldada kõik SAFA andmebaasis veel leiduvad puudused ja võtta pidevalt järelemeetmeid, et vältida probleeme SAFA kontrollide ja nende käigus kindlaks tehtud puuduste osas.
- (109) Olemasoleva teabe põhjal jõuti järeldusele, et FATA-l ja Venemaa Föderatsioonis sertifitseeritud lennuettevõtjatel ei ole vaja lennuohutuskomiteele ettekannet esitada.
- (110) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, ja lisada sinna Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjad.
- (111) Siiski peavad liikmesriigid ka edaspidi veenduma selles, et Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjad järgivad asjakohaseid ohutusstandardeid tulemuslikult, ja seadma prioriteediks Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjate õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012. Kui kõnealustest inspekteerimistest peaks ilmnenema, et asjakohaste rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimata jätmisest tulenevad otsesed ohutusriskid, võib komisjon olla sunnitud võtma Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjate suhtes määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaseid meetmeid.

São Tomé ja Príncipe lennuettevõtjad

- (112) Pärast pikka vaikumist teavitasid São Tomé ja Príncipe pädevad asutused (INAC) 22. septembril 2014 komisjoni viimasel ajal tehtud edusammudest.
- (113) ICAO teatas 28. mail 2014, et lennuettevõtjate sertifitseerimise ja järelevalve ning lennuväljaoperaatorite pakutava kaitse tagamisega seotud olulised ohutusprobleemid on kõrvaldatud. Seega on São Tomé ja Príncipe nüüdseks kõrvaldanud kõik varem kindlaks tehtud olulised ohutusprobleemid.
- (114) Praegu tegeletakse INACi poolt esitatud parandusmeetmete kava rakendamisega. Kõnealuse kava täitmise kohta 2014. aasta aprilli keskel esitatud kokkuvõte näitab, et toimingutest, mis pidid kavakohaselt olema rakendatud enne 2014. aasta novembri lõppu, oli selleks ajaks lõpule viidud 20 % ja et 25 % kõnealustest toimingutest olid rakendamisetapis; ülejäänud 55 % toimingutest ei olnud veel alustatud ja tõenäoliselt lükkub nende täitmine oluliselt edasi.
- (115) INAC on tühistanud järgmise kaheksa lennuettevõtja sertifikaadi: *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Golias Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo ja Transliz Aviation*. INAC on esitanud kirjalikud tõendid kõnealuste lennuettevõtjate sertifikaadi tühistamise kohta.
- (116) Komisjon võtab arvesse INACi esitatud teavet positiivsete arengusuundumuste kohta ja soovib eelkõige tühistada kõikide selliste lennuettevõtjate sertifikaadid, kelle peamine tegevuskoht asub riigist väljaspool, ning kustutada kõnealuste lennuettevõtjate kõik õhusõidukid São Tomé ja Príncipe registrist.
- (117) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, tuleks muuta ja kõnealused lennuettevõtjad tuleks määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisast välja jätta.
- (118) Lisaks teatas INAC, et on lennuettevõtjatele *STP Airways* ja *Africa's Connection* välja andnud lennuettevõtja sertifikaadi. INAC ei suutnud siiski tõendada, et kõnealuste lennuettevõtjate üle teostatakse rahvusvaheliste ohutusstandardite kohast ohutusjärelevalvet.
- (119) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires lennukeeldu, tuleks muuta ja lisada lennuettevõtjad *STP Airways* ja *Africa's Connection* määruse (EÜ) nr 474/2006 A lisse.

Sudaani lennuettevõtjad

- (120) Sudaani tsiviillennundusamet (SCAA) esitas komisjonile teavet järgmise nelja lennuettevõtja kohta: *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) ja *Tarco Air* (TRQ). Tõendavad dokumendid osutavad sellele, et kõnealustel lennuettevõtjatel on erinev ohutusjuhtimistase. Siiski osutavad need dokumendid sellele, et 2015. aastaks kavandatud ELi kontrollkäiguks ettevalmistamisel on tehtud märkimisväärsed edusamme.
- (121) Lisaks teavitas SCAA komisjoni viimastest lennuväljade ja aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas tehtud ICAO auditi tulemustest. Ehkki kõnealused auditid keskenduvad valdkondadele, mis ei ole üldjuhul seotud tehniliste küsimustega, mis on ELi jaoks Sudaanis registreeritud lennuettevõtjate puhul esmatähtsad (näiteks lennundustöötajate load ning käitamine ja lennukõlblikkus), annab see siiski tunnistust sellest, et SCAA on püüdnud terviklikult käsitada kõiki lennundusohutusküsimusi.
- (122) Paistab, et SCAA on parandanud lennundusohutustaset realistlikult ja progressiivselt. Siiski on vaja korraldada üksikasjalik hindamine, et teha kindlaks, kas SCAA ja Sudaanis sertifitseeritud lennuettevõtjad vastavad kõikidele rahvusvahelistele ohutusstandarditele. Lisaks tuleks enne seda, kui võiks kaaluda ettepanekut mis tahes muudatuste tegemiseks ühenduse nimekirjas lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, korraldada olukorraga täiendavaks tutvumiseks ELi kontrollkäik.
- (123) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole Sudaani lennuettevõtjate puhul alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.

Sambia lennuettevõtjad

- (124) Sambia tsiviillennundusosakond teatas 15. mail 2014. aasta kirjas komisjonile, et Sambia tsiviillennundusamet (ZCAA) on tegutsemisvalmis ja et praegu parandatakse tema haldussuutlikkust. Kiri sisaldas ka ajakohastatud teavet olemasolevate puuduste kõrvaldamiseks võetud parandusmeetmete kohta ning ohutuskava, mille komisjon sai kätte 5. augustil 2014. Ohutuskavas on loetletud täiendavad meetmed, mida on vaja võtta selleks, et luua Sambias tõhus ja tulemuslik ohutusalane regulatiivne ja järelevalvesüsteem, ning see sisaldab lühikese, keskpika ja pika perioodi selgeid eesmärgi.
- (125) Näib, et Sambia tsiviillennundusosakond on teinud edusamme ja et Sambia ametiasutusi julgustatakse jätkama ohutusolukorra edasist parandamist, et vaadata pärast nõuetekohast kontrolli sobival hetkel läbi Sambia lennuettevõtjate suhtes praegu kehtivad piirangud. Siiski ei ole Sambia praeguseks suutnud kõrvaldada mitmeid olulisi ohutuspõhjusteid, eelkõige ZCAA loomise ja piisava arvu nõuetekohaselt koolitatud töötajate leidmisega seotud probleeme ning ICAO lisades sisalduvate nõuete rakendamiseks vajalike õigusaktide ajakohastamisega seotud probleeme, mis on ära märgitud ohutuskavas ja mille suhtes asjakohaseid meetmeid ei ole ikka veel võetud.
- (126) Seepärast on määruse (EÜ) nr 2111/2005 lisa kohaste ühiste kriteeriumide põhjal jõutud järeldusele, et praegu ei ole Sambia lennuettevõtjate puhul alust muuta ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu.
- (127) Määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 8 lõikes 2 on märgitud, et ohutusele avalduvat mõju arvestades on vaja võtta lisade ajakohastamisega seotud otsused vastu kiiresti ja vajaduse korral viivitamata. Seepärast on tundliku teabe kaitsmiseks ja äritegevusele avalduva mõju minimeerimiseks vaja, et otsused, mis tehakse seoses ühenduse nimekirjaga, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse liidu piires tegevuskeeldu, avaldatakse ja need jõustuvad kohe pärast vastuvõtmist.
- (128) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 474/2006 vastavalt muuta.
- (129) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas lennuohutuskomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 474/2006 muudetakse järgmiselt:

- 1) A lisa asendatakse käesoleva määruse A lisaga;
- 2) B lisa asendatakse käesoleva määruse B lisaga.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 11. detsember 2014

Komisjoni nimel
presidendi eest
komisjoni liige
Violeta BULC

A LISA

**NIMEKIRI LENNUETTEVÖTJATEST, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE ELI PIIRES TEGEVUSKEELDU KOGU
NENDE TEGEVUSE OSAS, ERANDITEGA ⁽¹⁾**

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghana Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Afganistani ametiasutused, sealhulgas:			Afganistani Islamivabariik
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistani Islamivabariik
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistani Islamivabariik
PAMIR AIRLINES	Teadmata	PIR	Afganistani Islamivabariik
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistani Islamivabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Angola ametiasutused, välja arvatud B lisasse kantud TAAG Angola Airlines, sealhulgas:			Angola Vabariik
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angola Vabariik
AIR GICANGO	009	Teadmata	Angola Vabariik
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angola Vabariik
AIR NAVE	017	Teadmata	Angola Vabariik
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angola Vabariik
ANGOLA AIR SERVICES	006	Teadmata	Angola Vabariik
DIEXIM	007	Teadmata	Angola Vabariik
FLY540	AO 004-01 FLYA	Teadmata	Angola Vabariik
GIRA GLOBO	008	GGL	Angola Vabariik
HELIANG	010	Teadmata	Angola Vabariik

⁽¹⁾ A lisas loetletud lennuettevõtjatel võib lubada kasutada liiklusõigusi juhul, kui kasutatakse õhusõidukit, mis on renditud koos meeskonna, kindlustuse ja õhusõiduki kasutamiseks vajalike teenustega (*wet-lease*) lennuettevõtjalt, kelle suhtes tegevuskeeld ei kehti, tingimusel et täidetakse asjakohaseid ohutusnõudeid

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Teadmata	Angola Vabariik
MAVEWA	016	Teadmata	Angola Vabariik
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angola Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Benini ametiasutused, sealhulgas:			Benini Vabariik
AERO BENIN	PEA nr 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Benini Vabariik
AFRICA AIRWAYS	Teadmata	AFF	Benini Vabariik
ALAFIA JET	PEA nr 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Teadmata	Benini Vabariik
BENIN GOLF AIR	PEA nr 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Benini Vabariik
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Benini Vabariik
COTAIR	PEA nr 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Benini Vabariik
ROYAL AIR	PEA nr 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Benini Vabariik
TRANS AIR BENIN	PEA nr 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			Kongo Vabariik
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongo Vabariik
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Teadmata	Kongo Vabariik
EMERAUDE	RAC06-008	Teadmata	Kongo Vabariik
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongo Vabariik
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Vabariik
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Teadmata	Kongo Vabariik
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Teadmata	Kongo Vabariik
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongo Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kongo Demokraatliku Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			Kongo Demokraatlik Vabariik
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongo Demokraatlik Vabariik
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Kongo Demokraatlik Vabariik
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Kongo Demokraatlik Vabariik
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Kongo Demokraatlik Vabariik
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Kongo Demokraatlik Vabariik
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministri luba (õigusakt nr 78/205)	LCG	Kongo Demokraatlik Vabariik
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Kongo Demokraatlik Vabariik
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Teadmata	Kongo Demokraatlik Vabariik
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Kongo Demokraatlik Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Djibouti ametiasutused, sealhulgas:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Teadmata	DAO	Djibouti
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Ekvatoriaal-Guinea ametiasutused, sealhulgas:			Ekvatoriaal-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatoriaal-Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Teadmata	Ekvatoriaal-Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Teadmata	Ekvatoriaal-Guinea
TANGO AIRWAYS	Teadmata	Teadmata	Ekvatoriaal-Guinea
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Eritrea ametiasutused, sealhulgas:			Eritrea

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviilennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
ERITREAN AIRLINES	AOC nr 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr 005	NAS	Eritrea
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Gaboni Vabariigi ametiasutused, välja arvatud B lisasse kantud Gabon Airlines, Afrijet ja SN2AG, sealhulgas:			Gaboni Vabariik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gaboni Vabariik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gaboni Vabariik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gaboni Vabariik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gaboni Vabariik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gaboni Vabariik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gaboni Vabariik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gaboni Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Indoneesia ametiasutused, välja arvatud Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua ja Indonesia Air Asia, sealhulgas:			Indoneesia Vabariik
AIR BORN INDONESIA	135-055	Teadmata	Indoneesia Vabariik
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indoneesia Vabariik
ASCO NUSA AIR	135-022	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indoneesia Vabariik
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Teadmata	Indoneesia Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indoneesia Vabariik
BATIK AIR	121-050	BTK	Indoneesia Vabariik
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indoneesia Vabariik
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Teadmata	Indoneesia Vabariik
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indoneesia Vabariik
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indoneesia Vabariik
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indoneesia Vabariik
EASTINDO	135-038	ESD	Indoneesia Vabariik
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Teadmata	Indoneesia Vabariik
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Teadmata	Indoneesia Vabariik
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indoneesia Vabariik
HEAVY LIFT	135-042	Teadmata	Indoneesia Vabariik
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Teadmata	Indoneesia Vabariik
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indoneesia Vabariik
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Teadmata	Indoneesia Vabariik
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indoneesia Vabariik
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indoneesia Vabariik
KAL STAR	121-037	KLS	Indoneesia Vabariik
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indoneesia Vabariik
KOMALA INDONESIA	135-051	Teadmata	Indoneesia Vabariik
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indoneesia Vabariik
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indoneesia Vabariik
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Indoneesia Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviilennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
MARTABUANA ABADION	135-049	Teadmata	Indoneesia Vabariik
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Teadmata	Indoneesia Vabariik
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indoneesia Vabariik
MIMIKA AIR	135-007	Teadmata	Indoneesia Vabariik
MY INDO AIRLINES	121-042	Teadmata	Indoneesia Vabariik
NAM AIR	121-058	Teadmata	Indoneesia Vabariik
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Teadmata	Indoneesia Vabariik
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indoneesia Vabariik
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Teadmata	Indoneesia Vabariik
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Indoneesia Vabariik
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Teadmata	Indoneesia Vabariik
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indoneesia Vabariik
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Teadmata	Indoneesia Vabariik
PURA WISATA BARUNA	135-025	Teadmata	Indoneesia Vabariik
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indoneesia Vabariik
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Teadmata	Indoneesia Vabariik
SKY AVIATION	121-028	Teadmata	Indoneesia Vabariik
SKY AVIATION	135-044	Teadmata	Indoneesia Vabariik
SMAC	135-015	SMC	Indoneesia Vabariik
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indoneesia Vabariik
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Indoneesia Vabariik
SURYA AIR	135-046	Teadmata	Indoneesia Vabariik
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indoneesia Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indoneesia Vabariik
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indoneesia Vabariik
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indoneesia Vabariik
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indoneesia Vabariik
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indoneesia Vabariik
UNINDO	135-040	Teadmata	Indoneesia Vabariik
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indoneesia Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kasahstani ametiasutused, välja arvatud Air Astana, sealhulgas:			Kasahstani Vabariik
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Kasahstani Vabariik
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Kasahstani Vabariik
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Kasahstani Vabariik
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kasahstani Vabariik
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Kasahstani Vabariik
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Kasahstani Vabariik
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Kasahstani Vabariik
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Kasahstani Vabariik
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Kasahstani Vabariik
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Kasahstani Vabariik
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Kasahstani Vabariik
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Kasahstani Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviilennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Kasahstani Vabariik
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Kasahstani Vabariik
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kasahstani Vabariik
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Kasahstani Vabariik
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Kasahstani Vabariik
SCAT	KZ-01/004	VSV	Kasahstani Vabariik
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Kasahstani Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Kirgiisi Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			Kirgiisi Vabariik
AIR BISHKEK (endine EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiisi Vabariik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiisi Vabariik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiisi Vabariik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiisi Vabariik
HELI SKY	47	HAC	Kirgiisi Vabariik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiisi Vabariik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiisi Vabariik
S GROUP INTERNATIONAL (endine S GROUP AVIATION)	45	INT	Kirgiisi Vabariik
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgiisi Vabariik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiisi Vabariik
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiisi Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
TEZ JET	46	TEZ	Kirgiisi Vabariik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiisi Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Libeeria ametiasutused			Libeeria
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Liibüa ametiasutused, sealhulgas:			Liibüa
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Liibüa
AIR LIBYA	004/01	TLR	Liibüa
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Liibüa
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Liibüa
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Liibüa
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Liibüa
PETRO AIR	025/08	PEO	Liibüa
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Mosambiigi Vabariigi ametiasutused, sealhulgas:			Mosambiigi Vabariik
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Teadmata	Mosambiigi Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mosambiigi Vabariik
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mosambiigi Vabariik
MAKOND, LDA	MOZ-20	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mosambiigi Vabariik
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mosambiigi Vabariik
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Teadmata	Mosambiigi Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Nepali ametiasutused, sealhulgas:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Teadmata	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Teadmata	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Teadmata	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Teadmata	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Teadmata	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Teadmata	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Teadmata	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Teadmata	Nepal

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Teadmata	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Teadmata	Nepal
TARA AIR	053/2009	Teadmata	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Filipiinide ametiasutused, välja arvatud Philippine Airlines ja Cebu Pacific Air, sealhulgas:			Filipiini Vabariik
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Teadmata	Filipiini Vabariik
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filipiini Vabariik
AIR JUAN AVIATION	2013053	Teadmata	Filipiini Vabariik
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filipiini Vabariik
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Teadmata	Filipiini Vabariik
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Teadmata	Filipiini Vabariik
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Filipiini Vabariik
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Teadmata	Filipiini Vabariik
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Teadmata	Filipiini Vabariik
CM AERO SERVICES	20110401	Teadmata	Filipiini Vabariik
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Teadmata	Filipiini Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Teadmata	Filipiini Vabariik
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Teadmata	Filipiini Vabariik
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Filipiini Vabariik
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filipiini Vabariik
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Filipiini Vabariik
LION AIR	2009019	Teadmata	Filipiini Vabariik
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Teadmata	Filipiini Vabariik
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Filipiini Vabariik
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Teadmata	Filipiini Vabariik
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Teadmata	Filipiini Vabariik
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Teadmata	Filipiini Vabariik
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Teadmata	Filipiini Vabariik
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Teadmata	Filipiini Vabariik
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Filipiini Vabariik
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Filipiini Vabariik
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Teadmata	Filipiini Vabariik
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Teadmata	Filipiini Vabariik
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Teadmata	Filipiini Vabariik
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Filipiini Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad São Tomé ja Príncipe ametiasutused, sealhulgas:			São Tomé ja Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé ja Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sierra Leone ametiasutused, sealhulgas:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	TEADMATA	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	TEADMATA	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	TEADMATA	Teadmata	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	TEADMATA	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	TEADMATA	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	TEADMATA	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	TEADMATA	Teadmata	Sierra Leone
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sudaani ametiasutused, sealhulgas:			Sudaani Vabariik
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudaani Vabariik
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Sudaani Vabariik
BADER AIRLINES	35	BDR	Sudaani Vabariik
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Sudaani Vabariik
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudaani Vabariik
DOVE AIRLINES	52	DOV	Sudaani Vabariik
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudaani Vabariik
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Sudaani Vabariik

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) või lennutegevusloa number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik
GREEN FLAG AVIATION	17	Teadmata	Sudaani Vabariik
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudaani Vabariik
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudaani Vabariik
KUSH AVIATION	60	KUH	Sudaani Vabariik
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Sudaani Vabariik
MID AIRLINES	25	NYL	Sudaani Vabariik
NOVA AIRLINES	46	NOV	Sudaani Vabariik
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Sudaani Vabariik
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Sudaani Vabariik
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Sudaani Vabariik
Kõik lennuettevõtjad, kelle on sertifitseerinud regulatiivse järelevalve eest vastutavad Sambia ametiasutused, sealhulgas:			Sambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

B LISA

NIMEKIRI LENNUETTEVÕTJATEST, KELLE SUHTES KOHALDATAKSE ELI PIIRES TEGEVUSPIIRANGUID ⁽¹⁾

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik	Õhusõiduki liik, mille suhtes kohaldatakse piirangut	Piiranguga õhusõiduki registratunnus(ed) ja, kui see on kättesaadav, seerianumber/ seerianumbrid	Õhusõiduki registreerinud riik
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a: viis Boeing B777 tüüpi õhusõidukit ja neli Boeing B737-700 tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angola Vabariik
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kasahstan	Kõik õhusõidukid, v.a Boeing B767, Boeing B757 ja Airbus A319/320/321 tüüpi õhusõidukid.	Kõik õhusõidukid, v.a: Boeing B767 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis; Boeing B757 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis; Airbus A319/320/321 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis.	Aruba (Madalmaade Kuningriik)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoorid	Kõik õhusõidukid, v.a: LET 410 UVP.	Kõik õhusõidukid, v.a: D6-CAM (851336).	Komoorid
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gaboni Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a: kaks Falcon 50 tüüpi õhusõidukit ja kaks Falcon 900 tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gaboni Vabariik
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gaboni Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a: üks Boeing B767-200 tüüpi õhusõiduk.	Kõik õhusõidukid, v.a: TR-LHP.	Gaboni Vabariik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a: üks Challenger CL-601 tüüpi õhusõiduk, üks HS-125-800 tüüpi õhusõiduk.	Kõik õhusõidukid, v.a: TR-AAG, ZS-AFG.	Gaboni Vabariik; Lõuna-Aafrika Vabariik
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ghana Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a: kaks DC8-63F tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a: 9G-TOP ja 9G-RAC.	Ghana Vabariik

⁽¹⁾ B lisas loetletud lennuettevõtjatel võib lubada kasutada liiklusõigusi juhul, kui kasutatakse õhusõidukit, mis on renditud koos meeskonna, kindlustuse ja õhusõiduki kasutamiseks vajalike teenustega (*wet-lease*) lennuettevõtjalt, kelle suhtes tegevuskeeld ei kehti, tingimusel et täidetakse asjakohaseid ohutusnõudeid

Lennuettevõtja juriidilise isiku nimi, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (ja ärinimi, kui see on erinev)	Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennuettevõtja määramise number	Lennuettevõtja riik	Õhusõiduki liik, mille suhtes kohaldatakse piirangut	Piiranguga õhusõiduki registritunnus(ed) ja, kui see on kättesaadav, seerianumber/seerianumbrid	Õhusõiduki registreerinud riik
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Iraani Islami-vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a: neliteist Airbus A300 tüüpi õhusõidukit; kaheksa Airbus A310 tüüpi õhusõidukit ja üks Boeing B737 tüüpi õhusõiduk.	Kõik õhusõidukid, v.a: 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.	Iraani Islami-vabariik
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Korea Rahvademokraatlik Vabariik	Kõik õhusõidukid, v.a: kaks TU-204 tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a: P-632, P-633.	Korea Rahvademokraatlik Vabariik
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskar	Kõik õhusõidukid, v.a: Boeing B737 tüüpi õhusõidukid, ATR 72/42 tüüpi õhusõidukid ja kolm DHC 6-300 tüüpi õhusõidukit.	Kõik õhusõidukid, v.a: Boeing B737 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis, ATR 72/42 tüüpi õhusõidukite parki kuuluvad õhusõidukid, nagu on märgitud lennuettevõtja sertifikaadis; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaskari Vabariik

⁽¹⁾ Air Astana võib kasutada üksnes konkreetseid nimetatud õhusõidukitüüpe, tingimusel et need on registreeritud Arubal ja kõik lennuettevõtja sertifikaati tehtavad muudatused esitatakse õigel ajal komisjonile ja Eurocontrolile.

⁽²⁾ Lennuettevõtjal Afrijet lubatakse kasutada ainult konkreetseid õhusõidukeid, mida on nimetatud seoses tema praeguse lennutegevuse ulatusega liidus.

⁽³⁾ Lennuettevõtjal Gabon Airlines lubatakse kasutada ainult konkreetseid õhusõidukeid, mida on nimetatud seoses tema praeguse lennutegevuse ulatusega liidus.

⁽⁴⁾ Lennuettevõtja Iran Air võib lennata liitu vaid juhul, kui ta kasutab konkreetseid õhusõidukeid vastavalt määruse (EL) nr 590/2010 (ELT L 170, 6.7.2010, lk 15) põhjenduses 69 sätestatud tingimustele.

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1319/2014,**11. detsember 2014,****millega kehtestatakse kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrust (EL) nr 1308/2013, millega kehtestatakse põllumajandustoodete ühine turukorraldus ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 922/72, (EMÜ) nr 234/79, (EÜ) nr 1037/2001 ja (EÜ) nr 1234/2007 ⁽¹⁾,võttes arvesse komisjoni 7. juuni 2011. aasta rakendusmäärust (EL) nr 543/2011, millega kehtestatakse nõukogu määruse (EÜ) nr 1234/2007 üksikasjalikud rakenduseeskirjad seoses puu- ja köögiviljasektori ning töödeldud puu- ja köögivilja sektoriga, ⁽²⁾ eriti selle artikli 136 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) Rakendusmääruses (EL) nr 543/2011 on sätestatud vastavalt mitmepoolsete kaubanduslääbirääkimiste Uruguay vooru tulemustele kriteeriumid, mille alusel kehtestab komisjon kolmandatest riikidest importimisel kõnealuse määruse XVI lisa A osas sätestatud toodete ja ajavahemike kohta kindlad impordiväärtused.
- (2) Iga turustuspäeva kindel impordiväärtus on arvutatud rakendusmääruse (EL) nr 543/2011 artikli 136 lõike 1 kohaselt, võttes arvesse päevaandmete erinevust. Seetõttu peaks käesolev määrus jõustuma selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise kuupäeval,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Käesoleva määruse lisas määratakse kindlaks rakendusmääruse (EL) nr 543/2011 artikliga 136 ette nähtud kindlad impordiväärtused.

*Artikkel 2*Käesolev määrus jõustub *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 11. detsember 2014

*Komisjoni nimel**presidendi eest**põllumajanduse ja maaelu arengu peadirektor*

Jerzy PLEWA

⁽¹⁾ ELT L 347, 20.12.2013, lk 671.⁽²⁾ ELT L 157, 15.6.2011, lk 1.

LISA

Kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril

(eurot 100 kg kohta)

CN-kood	Kolmanda riigi kood ⁽¹⁾	Kindel impordiväärtus
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

(eurot 100 kg kohta)		
CN-kood	Kolmanda riigi kood ⁽¹⁾	Kindel impordiväärtus
0808 30 90	CN	82,9
	TR	174,9
	US	173,2
	ZZ	143,7

⁽¹⁾ Riikide nomenklatuur on sätestatud komisjoni 27. novembri 2012. aasta määruses (EL) nr 1106/2012, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 471/2009 (mis käsitleb ühenduse statistikat väliskaubanduse kohta kolmandate riikidega) seoses riikide ja territooriumide nomenklatuuri ajakohastamisega (ELT L 328, 28.11.2012, lk 7). Kood „ZZ” tähistab „muud päritolu”.

DIREKTIIVID

KOMISJONI DIREKTIIV 2014/106/EL,

5. detsember 2014,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) V ja VI lisa

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 30 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

- (1) Allsüsteemide EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni ulatus ja sisu tuleks paremini määratleda direktiivi 2008/57/EÜ V lisas. Eelkõige tuleks selgelt märkida sellisele deklaratsioonile allakirjutaja vastutus.
- (2) Olemasolevate allsüsteemide muudatuste korral vastavustõendamise deklaratsiooniga seotud menetlused ja juhud, kui teavitatud asutused tegid täiendavaid kontrolle, tuleks täpsustada direktiivi 2008/57/EÜ V lisas.
- (3) Allsüsteemide vastavustõendamise menetluse eesmärk tuleks täpsustada direktiivi 2008/57/EÜ VI lisas. Lisaks tuleks samas lisas määrata kindlaks vastavustõendamise menetluse põhimõtted olemasolevate allsüsteemide muutmisel.
- (4) Käesoleva direktiiviga ette nähtud meetmed on kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 lõike 1 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2008/57/EÜ V ja VI lisa asendatakse vastavalt käesoleva direktiivi I ja II lisa tekstiga.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 1. jaanuariks 2016. Nad edastavad kõnealuste aktide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need aktid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

⁽¹⁾ ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiivi reguleerimisalas muudetavate peamiste siseriiklike õigusnormide tekstid.
3. Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprose Vabariigi ja Malta Vabariigi suhtes seni, kuni nende territooriumile ei ole rajatud raudteesüsteemi.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 5. detsember 2014

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

*I LISA**„V LISA***ALLSÜSTEEMIDE EÜ VASTAVUSTÕENDAMISE DEKLARATSIOON****1. ALLSÜSTEEMIDE EÜ VASTAVUSTÕENDAMISE DEKLARATSIOON**

Allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsioon on artikli 18 kohase taotleja kehtestatud deklaratsioon, milles ta kinnitab ainuisikuliselt, et asjaomane allsüsteem, mille suhtes on kohaldatud asjaomast vastavustõendamise menetlust, vastab asjakohaste liidu õigusaktide nõuetele, sealhulgas asjakohastele siseriiklikele eeskirjadele.

EÜ vastavustõendamise deklaratsioon ja sellele lisatud dokumendid peavad olema kuupäevastatud ja allkirjastatud.

EÜ vastavustõendamise deklaratsioon peab põhinema allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetlusel, mis on esitatud VI lisas. See peab olema kirjutatud tehnilisele dokumentatsioonile lisatud EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga samas keeles ja selles peab sisalduma vähemalt alljärgnev:

- a) viide käesolevale direktiivile, KTKdele ja kohaldatavatele siseriiklikele eeskirjadele;
- b) viide KTK(de)le või nendele osadele, mille vastavust ei ole EÜ vastavustõendamise menetluse käigus kontrollitud, ning siseriiklikele eeskirjadele, mida on kohaldatud erandi, ümberehitamise või uuendamise puhul KTKde osalise rakendamise, KTK üleminekuaja või erijuhtumi korral;
- c) artikli 18 kohase taotleja nimi ja aadress (märkida ärinimi ja täielik aadress; volitatud esindaja puhul märkida ka tellija või tootja ärinimi);
- d) allsüsteemi lühike kirjeldus;
- e) artiklis 18 viidatud EÜ vastavustõendamise(d) teinud teavitatud asutus(t)e nimi ja aadress ning tunnusnumber;
- f) aluslepingust tulenevatele muudele eeskirjadele vastavust hinnanud teavitatud asutus(t)e nimi ja aadress ning tunnusnumber;
- g) artikli 17 lõikes 3 osutatud siseriiklikele eeskirjadele vastavust hinnanud määratud asutuste nimi ja aadress ning tunnusnumber;
- h) käesoleva direktiivi kohaselt nõutavate riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kasutamist käsitlevad ohutusa-ruanded kehtestanud hindamisasutus(t)e nimi ja aadress;
- i) viited dokumentidele, mis sisalduvad EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga kaasnevas tehnilises dokumentatsioonis;
- j) kõik asjakohased ajutised või lõplikud sätted, mida allsüsteemides peab järgima, ning vajaduse korral mis tahes kasutuspiirangud ja -tingimused;
- k) allkirja andja (st füüsiline isik või füüsilised isikud, kellel on volitus deklaratsioon allkirjastada) ametitõend.

Kui VI lisas viidatakse vastavustõendamise vahetateisele, kehtivad kõnealusele deklaratsioonile käesoleva punkti sätted.

2. ALLSÜSTEEMIDE EÜ VASTAVUSTÕENDAMISE DEKLARATSIOON MUUDATUSTE KORRAL

Kui muudatus ei ole EÜ vastavustõendamisega hõlmatud allsüsteemi hooldusega seotud asendamine, kohaldatakse ilma et see piiraks artikli 20 kohaldamist, järgmisi sätteid.

- 2.1. Kui muudatust tegev üksus näitab, et muudatus ei mõjuta allsüsteemi peamisi konstruktsiooniomadusi, mis on asjakohased põhiparameetrite nõuete täitmise seisukohast, siis:
 - a) ajakohastab muudatust tegev üksus EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga kaasnevas tehnilises dokumentatsioonis sisalduvate dokumentide viited;
 - b) puudub uue EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni kehtestamise vajadus.
- 2.2. Kui muudatust tegev üksus näitab, et muudatus mõjutab allsüsteemi peamisi konstruktsiooniomadusi, mis on asjakohased mõne põhiparameetri nõuete täitmise seisukohast, siis:
 - a) kehtestab muudatust tegev üksus täiendava EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni koos viitega asjaomastele põhiparameetritele;
 - b) peab täiendavale EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile olema lisatud esialgse EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga kaasneva tehnilise dokumentatsiooni mittekehtivate dokumentide loetelu;
 - c) peab EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga kaasnev tehniline dokumentatsioon sisaldama tõendeid, et muudatuste mõju piirub punktis a osutatud põhiparameetritega;
 - d) käesoleva lisa punkti 1 sätteid kohaldatakse *mutatis mutandis* kõnealuse täiendava EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni suhtes;
 - e) kehtib algne EÜ vastavustõendamise deklaratsioon nende põhiparameetrite suhtes, mida muudatus ei mõjuta.

3. ALLSÜSTEEMIDE EÜ VASTAVUSTÕENDAMISE DEKLARATSIOON TÄIENDAVA VASTAVUSTÕENDAMISE KORRAL

Allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni võib täiendada täiendava vastavustõendamise korral, eelkõige juhul, kui täiendav vastavustõendamine on vajalik täiendava kasutuselevõtu loa jaoks. Sellisel juhul piirub täiendava deklaratsiooni ulatus täiendava vastavustõendamise ulatusega.”

II LISA

„VI LISA

ALLSÜSTEEMIDE EÜ VASTAVUSTÕENDAMISE MENETLUS**1. ÜLDPÕHIMÕTTED**

„EÜ vastavustõendamine” – artikli 18 kohase taotleja järgitav menetlus tõendamaks, et täidetakse allsüsteemiga seotud asjakohaste liidu õigusaktide nõudeid, sealhulgas asjakohaseid siseriiklikke eeskirju, ning et allsüsteemi kasutuselevõtmiseks võib loa anda.

2. MÄÄRATUD ASUTUSE VÄLJASTATUD VASTAVUSTÕENDAMISE CERTIFIKAAT**2.1. Sissejuhatus**

Käesoleva direktiivi kohaldamisel on vastavustõendamine viitega koostalitluse tehnilistele kirjeldustele menetlus, mille käigus teavitatud asutus kontrollib ja sertifitseerib, et allsüsteem vastab asjakohasele koostalitluse tehnilisele kirjeldusele (KTK).

See ei piira tellija või tootja (artikli 18 kohase taotleja) kohustusi täita aluslepingust tulenevaid muude kohaldatavate õigusaktide nõudeid, sealhulgas muude õigusaktide kohaselt nõutavad hindamisasutuste tehtavad mis tahes vastavustõendamised.

2.2. Vastavustõendamise vaheteatis**2.2.1. Põhimõtted**

Tellija või tootja (st artikli 18 kohane taotleja) taotlusel võib vastavustõendamine hõlmata allsüsteemide teatud osasid või see võib piirduda vastavustõendamise menetluse teatud etappidega. Sel juhul võib vastavustõendamise tulemused dokumenteerida vastavustõendamise vaheteatises, mille väljastab tellija või tootja (st artikli 18 kohane taotleja) valitud teavitatud asutus.

Vastavustõendamise vaheteatises peab olema viide KTKdele, millele vastavust on hinnatud.

2.2.2. Allsüsteemi osad

Artikli 18 kohane taotleja võib taotleda vastavustõendamise vaheteatise kasutamist iga osa kohta, milleks ta on allsüsteemi jaganud. Iga osa kontrollitakse igas etapis vastavalt punktile 2.2.3.

2.2.3. Vastavustõendamise menetluse etapid

Allsüsteemi või allsüsteemi teatud osasid kontrollitakse igas järgmises etapis:

- a) üldine projekt;
- b) tootmine: ehitamine, sealhulgas eelkõige tsiviilehitustööd, komponentide valmistamine, kokkupanemine ja üldine seadistamine;
- c) lõplik katsetamine.

Taotleja (artikli 18 tähenduses) võib taotleda vastavustõendamise vaheteatise kasutamist kogu allsüsteemi või tema poolt jagatud osa kohta (vt punkt 2.2.2) projekteerimisetapi (kaasa arvatud tüübikatsetused) ja tootmisetapi puhul.

2.3. Vastavustõendamise sertifikaat

- 2.3.1. Vastavustõendamise eest vastutavad teavitatud asutused hindavad allsüsteemi projekteerimist, tootmist ja lõplikku katsetamist ning koostavad vastavustõendamise sertifikaadi, mis on ette nähtud tellija või tootja (st artikli 18 kohase taotleja) jaoks, kes omakorda koostab EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni. Vastavustõendamise sertifikaadis peab olema viide KTKdele, millele vastavust on hinnatud.

Kui allsüsteemi vastavust kõigile asjakohastele KTKdele ei ole hinnatud (näiteks erandi, ümberehitamise või uuendamise puhul KTKde osalise rakendamise, KTK üleminekuaja või erijuhtumi korral), esitatakse vastavustõendamise sertifikaadis täpsed viited nendele KTKdele või nendele osadele, millele vastavust ei ole teavitatud asutus vastavustõendamise menetluse käigus kontrollinud.

- 2.3.2. Kui on väljastatud vastavustõendamise vaheteatis, võtab allsüsteemi vastavustõendamise eest vastutav teavitatud asutus neid vastavustõendamise vaheteatise arvesse ning teeb enne vastavustõendamise sertifikaadi väljastamist järgmist:
- a) kontrollib, et vastavustõendamise vaheteatis hõlmab nõuetekohaselt KTKde asjakohaseid nõudeid;
 - b) kontrollib kõiki vastavustõendamise vaheteatisega hõlmamata aspekte ja
 - c) kontrollib allsüsteemi kui terviku lõplikku katsetamist.
- 2.3.3. Kui muudetakse vastavustõendamise sertifikaadiga hõlmatud allsüsteemi, viib teavitatud asutus läbi üksnes need kontrollid ja katsetused, mis on muudatustega seotud ja nende puhul vajalikud — hindamine on seotud üksnes muudetava allsüsteemi osade ja nende liidestega nende osadega, mida ei muudeta.
- 2.3.4. Allsüsteemi vastavustõendamises osalev iga teavitatud asutus koostab artikli 18 lõike 3 kohase tehnilised dokumendid, mis hõlmavad tema tegevuse ulatust.

2.4. EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga kaasnev tehniline dokumentatsioon

EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga kaasneva tehnilise dokumentatsiooni koostab taotleja (artikli 18 tähenduses) ja see peab sisaldama järgmist:

- a) kõnealuse allsüsteemi suhtes asjakohased projekteerimisega seotud tehnilised parameetrid, näiteks üldised ja detailsed ehitamisega kooskõlas olevad joonised, elektri- ja hüdraulikaskeemid, juhtimisahela skeemid, andmetöötlus- ja automaatikasüsteemide kirjeldus tasemel, mis on piisav, et dokumenteerida tehtud vastavustõendamine, käitamis- ja hooldusdokumendid jne;
- b) loetelu allsüsteemi inkorporeeritud koostalitlusvõime komponentidest, millele on viidatud artikli 5 lõike 3 punktis d;
- c) artikli 18 lõikes 3 osutatud tehniline dokumentatsioon, mille koostab allsüsteemi vastavustõendamises osalev iga teavitatud asutus ja mis sisaldab järgmist:
 - koopiaid EÜ vastavusdeklaratsioonidest või vajaduse korral EÜ kasutussobivuse deklaratsioonidest, mis on ette nähtud artikli 5 lõike 3 punktis d osutatud koostalitlusekomponentide jaoks; kui see on asjakohane, lisatakse neile vastavad arvutused ning protokollide koopiaid katsetuste ja hindamiste kohta, mida teostasid teavitatud asutused üldiste tehniliste kirjelduste alusel;
 - vastavustõendamise sertifikaadiga kaasnev vastavustõendamise vaheteatis, kui see on olemas, koos teavitatud asutuse poolt vastavustõendamise vaheteatisele tehtud kehtivuskontrolli tulemustega;
 - vastavustõendamise eest vastutava teavitatud asutuse allkirjastatud vastavustõendamise sertifikaat koos vastavate arvestusmärkustega, milles sätestatakse, et allsüsteem vastab asjakohaste KTKde nõuetele, ning nimetatakse allsüsteemi tegevuse ajal märgitud reservatsioonid, mis jäid kehtima; samuti peaks vastavustõendamise sertifikaadile lisama inspekteerimis- ja auditaruanded, mille on koostanud kõnealune asutus seoses vastavustõendamisega, nagu on määratletud punktides 2.5.2 ja 2.5.3;
- d) aluslepingust tulenevate muude õigusaktidega kooskõlas väljastatud vastavustõendamise sertifikaadid;
- e) kui vastavalt artiklile 15 on nõutav ohutu integreerimise kontrollimine, lisatakse tehnilisele dokumentatsioonile hindaja aruanne direktiivi 2004/49/EÜ artikli 6 lõikes 3 viidatud riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohta.

2.5. Järelevalve teavitatud asutuste poolt

- 2.5.1. Tootmise kontrollimise eest vastutaval teavitatud asutusel peab olema pidev juurdepääs ehitusplatsidele, tootmis- sehidele ja ladustamisaladele ning vajaduse korral eeltöötlemis- ja katsetamisrajatistele ning üldse kõikidele tööpaikadele, mida asutus peab oma ülesande täitmisel vajalikuks kontrollida. Teavitatud asutus peab tellijalt või tootjalt (st artikli 18 kohaselt taotlejalt) saama kõik selleks otstarbeks vajalikud dokumendid, eelkõige allsüsteemiga seotud rakendusplaanid ja tehnilise dokumentatsiooni.

- 2.5.2. Rakendamise kontrollimise eest vastutav teavitatud asutus peab regulaarselt tegema auditeid, et kinnitada vastavust asjakohas(t)ele KTK(de)le. Ta peab rakendamise eest vastutavatele isikutele esitama auditiaruande. Teatavatel ehitamise etappidel võib olla vajalik asutuse kohalolek.
- 2.5.3. Lisaks sellele võib teavitatud asutus ehitusplatse ja tootmistehhete ette teatamata külastada. Selliste külastuste ajal võib teavitatud asutus teha täieliku või osalise auditi. Ta peab rakendamise eest vastutavatele isikutele esitama inspekteerimisaruande ja vajaduse korral auditiaruande.
- 2.5.4. Teavitatud asutusel on võimalus kontrollida koostalitlusvõime komponendiga varustatud allsüsteemi, et hinnata seal, kus vastav KTK seda nõuab, allsüsteemi kasutuskõlblikkust kavandatud raudteeümbruse piires.

2.6. Esitamine

Tootja või tellija (st artikli 18 kohane taotleja) peab säilitama EÜ vastavustõendamise sertifikaadiga kaasneva tehnilise dokumentatsiooni koopia allsüsteemi kasutusaja jooksul. Dokumendid tuleb saata igale liikmesriigile, kes seda taotleb.

Kasutuselevõtu loa saamiseks esitatav dokumentatsioon tuleb esitada selle liikmesriigi riiklikule ohutusasutusele, kus soovitakse luba saada. Riiklik ohutusasutus võib nõuda, et koos loaga esitatud dokumentide osa(d) tõlgitakse tema keelde.

2.7. Avaldamine

Iga teavitatud asutus peab regulaarselt avaldama asjakohast teavet järgmiste dokumentide kohta:

- a) laekunud vastavustõendamise ja vastavustõendamise vaheteatise kasutamise taotlused;
- b) koostalitlusvõime komponentide vastavuse ja kasutuskõlblikkuse hindamise taotlus;
- c) väljastatud või tagasilükatud vastavustõendamise vaheteatised;
- d) väljastatud või tagasilükatud vastavussertifikaadid ja kasutuskõlblikkuse EÜ sertifikaadid;
- e) väljastatud või tagasilükatud vastavustõendamise sertifikaadid.

2.8. Keel

EÜ vastavustõendamise menetlusega seotud dokumentatsioon ja kirjavahetus peavad olema selle liikmesriigi riigikeeles, kus tellija või tootja (st artikli 18 kohane taotleja) on registreeritud, või ELi ametlikus keeles, mille tellija või tootja (st artikli 18 kohane taotleja) on heaks kiitnud.

3. MÄÄRATUD ASUTUSE VÄLJASTATUD VASTAVUSTÕENDAMISE CERTIFIKAAT

3.1. Sissejuhatus

Juhul kui kohaldatakse siseriiklikke eeskirju, hõlmab vastavustõendamine menetlust, mille kohaselt artikli 17 lõike 3 kolmanda lõigu alusel määratud asutus (edaspidi „määratud asutus”) kontrollib ja sertifitseerib, et allsüsteem vastab artikli 17 lõike 3 kohaselt teatatud siseriiklikele eeskirjadele iga liikmesriigi puhul, kus kavatakse allsüsteemi jaoks kasutuselevõtmiseks luba anda.

3.2. Vastavustõendamise sertifikaat

Määratud asutus koostab vastavustõendamise sertifikaadi, mis on ette nähtud tellijale või tootjale (st artikli 18 kohasele taotlejale).

Sertifikaat sisaldab täpset viidet siseriiklikule eeskirjale, millele vastavust on määratud asutus vastavustõendamise menetluse käigus kontrollinud.

Veeremit moodustavate allsüsteemidega seotud siseriiklike eeskirjade olemasolu korral jagab määratud asutus sertifikaadi kahte ossa. Üks osa hõlmab viiteid nendele siseriiklikele eeskirjadele, mis on rangelt seotud üksnes veeremi ja asjakohase võrgustiku vahelise tehnilise koostalitlusvõimega, ning teine osa hõlmab kõiki ülejäänud siseriiklike eeskirju.

3.3. Tehniline dokumentatsioon

Siseriiklike eeskirjade olemasolu korral tuleb vastavustõendamise sertifikaadiga kaasnev tehniline dokumentatsioon, mille on koostanud määratud asutus, lisada EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga kaasnevale punktis 2.4 viidatud tehnilisele dokumentatsioonile ja seal peavad olema esitatud tehnilised andmed, mida on vaja, et hinnata allsüsteemi vastavust nende siseriiklikele eeskirjadele.

3.4. Keel

EÜ vastavustõendamise menetlusega seotud dokumentatsioon ja kirjavahetus peavad olema selle liikmesriigi riigikeeles, kus tellija või tootja (st artikli 18 kohane taotleja) on registreeritud, või ELi ametlikus keeles, mille tellija või tootja (st artikli 18 kohane taotleja) on heaks kiitnud.

4. ALLSÜSTEEMIDE OSADE VASTAVUSTÕENDAMINE KOOSKÖLAS ARTIKLI 18 LÕIKEGA 5

Kui vastavustõendamise sertifikaat antakse välja teatavate allsüsteemi osade kohta, kohaldatakse käesolevat lisa *mutatis mutandis* nende osade suhtes.”

OTSUSED

POLIITIKA- JA JULGEOLEKUKOMITEE OTSUS EUTM MALI/4/2014,

9. detsember 2014,

millega kiidetakse heaks kolmanda riigi panus Mali relvajõudude väljaõppe toetamiseks läbiviidavale Euroopa Liidu sõjalisele missioonile (EUTM Mali)

(2014/894/ÜVJP)

POLIITIKA- JA JULGEOLEKUKOMITEE,

võttes arvesse Euroopa Liidu lepingut, eriti selle artikli 38 kolmandat lõiku,

võttes arvesse nõukogu 17. jaanuari 2013. aasta otsust 2013/34/ÜVJP, mis käsitleb Mali relvajõudude väljaõppe toetamiseks läbiviidavat Euroopa Liidu sõjalist missiooni (EUTM Mali), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 8 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Vastavalt otsuse 2013/34/ÜVJP artikli 8 lõikele 2 volitas nõukogu poliitika- ja julgeolekukomiteed kutsuma kolmandaid riike osalema ning tegema asjakohaseid otsuseid pakutava osaluse vastuvõtmise kohta.
- (2) Tulenevalt ELi missiooni ülema soovitusel Serbia panuse kohta ning Euroopa Liidu Sõjalise Komitee nõuannetest, tuleks Serbia panus vastu võtta.
- (3) Kooskõlas Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Liidu toimimise lepingule lisatud protokoll nr 22 (Taani seisukoha kohta) artikliga 5 ei osale Taani liidu kaitsepoliitilise tähendusega otsuste ja meetmete väljatöötamises ega rakendamises,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Serbia panus Mali relvajõudude väljaõppe toetamiseks läbiviidavale Euroopa Liidu sõjalisele missioonile (EUTM Mali) kiidetakse heaks ning seda käsitatakse olulisena.
2. Serbia vabastatakse rahalise toetuse maksmisest EUTM Mali eelarvesse.

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise kuupäeval.

Brüssel, 9. detsember 2014

Poliitika- ja julgeolekukomitee nimel
eesistuja
W. STEVENS

⁽¹⁾ ELT L 14, 18.1.2013, lk 19.

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS,**10. detsember 2014,****millega kehtestatakse vorm Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/18/EL (ohtlike ainetega seotud suurõnnetuse ohu ohjeldamise kohta) artikli 21 lõike 3 kohase teabe esitamiseks***(teatavaks tehtud numbri C(2014) 9334 all)***(EMPs kohaldatav tekst)***(2014/895/EL)*

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2012. aasta direktiivi 2012/18/EL ohtlike ainetega seotud suurõnnetuse ohu ohjeldamise ning nõukogu direktiivi 96/82/EÜ muutmise ja hilisema kehtetuks tunnistamise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 21 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiivi 2012/18/EL artikli 21 lõike 3 kohaselt peavad liikmesriigid edastama komisjonile kõnealuse direktiiviga hõlmatud käitiste kohta teabe kindlas teabe esitamise vormis.
- (2) Teabe esitamise vormi abil saaksid liikmesriigid teavet jooksvalt edastada, seda oleks parem kasutada ja võrrelda ning liikmesriikide halduskoormus väheneks, samal ajal oleks täidetud ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/2/EÜ ⁽²⁾ (millega rajatakse Euroopa Ühenduse ruumiandmete infrastruktuur (INSPIRE)) nõuded.
- (3) Käesoleva otsusega ette nähtud meetmed on kooskõlas nõukogu direktiivi 96/82/EÜ ⁽³⁾ alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Liikmesriigid esitavad komisjonile direktiivi 2012/18/EL artikli 21 lõikes 3 osutatud teabe käesoleva otsuse lisas esitatud teabe esitamise vormi kasutades.

Andmebaasis olevad kanded vaadatakse läbi hiljemalt 31. detsembriks 2016.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 10. detsember 2014

*Komisjoni nimel**komisjoni liige*

Karmenu VELLA

⁽¹⁾ ELT L 197, 24.7.2012, lk 1.⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/2/EÜ, 14. märts 2007, millega rajatakse Euroopa Ühenduse ruumiandmete infrastruktuur (INSPIRE) (ELT L 108, 25.4.2007, lk 1).⁽³⁾ Nõukogu direktiiv 96/82/EÜ, 9. detsember 1996, ohtlike ainetega seotud suurõnnetuste ohu ohjeldamise kohta (EÜT L 10, 14.1.1997, lk 13).

LISA

VORM DIREKTIIVI 2012/18/EL ARTIKLI 21 LÕIKE 3 KOHASE TEABE ESITAMISEKS

Kõik tärniga märgitud väljad peavad olema täidetud.

Konfidentsiaalne teave peab olema tähistatud vastava märkega ning iga andmeliigi puhul tuleb esitada teabenõude tagasilükkamise põhjused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/4/EÜ ⁽¹⁾ artiklile 4.

1. **1. osa — Euroopa Komisjoni autentimissüsteem (ECAS)**

Turvalisuse eesmärgil saab liikmesriigi kasutaja süsteemi eSPIRS kasutada üksnes siis, kui ta registreerib end Euroopa Komisjoni autentimissüsteemis (ECAS), andes enda kohta järgmise kohustusliku kasutajateabe:

- a) *Nimi**: kasutaja perekonnanimi
- b) *Eesnimi**: kasutaja eesnimi
- c) *E-post**: kasutaja e-posti aadress
- d) *Kasutaja roll**: riiklik teabeesitaja või riiklik haldaja

Kui kasutaja on autenditud, suunatakse ta suurõnnetuste büroo MINERVA portaali, milles süsteem eSPIRS asub. Süsteemi eSPIRS kasutajaõigused antakse vastavalt kasutaja rollile.

2. **2. osa — eSPIRSis esitatav teave**

Kasutaja esitab allpool loetletud teave, kasutades selleks kas veebipõhist teabe esitamise vormi, mille abil saab iga käitaja andmeid eraldi importida, või riigisisest ekspordiliidest, mis kasutab eSPIRSi XML-vormingut, et importida teave riiklikust/piirkondlikust/kohalikust andmebaasist automaatselt eSPIRSi.

2.1. Teavet esitav pädev asutus

- a) *Nimi**: teavet esitava pädeva asutuse ametlik nimi
- b) *Aadress**: selle tänava nimi, kus teavet esitav pädev asutus asub
- c) *Linn**: linn, kus teavet esitav pädev asutus asub
- d) *Sihtnumber**: sihtnumber, kus teavet esitav pädev asutus asub
- e) *Riik**: riik, kus teavet esitav pädev asutus asub
- f) *Märkused*: märkused, mida kasutaja võib soovida teavet esitava pädeva asutuse kohta lisada

2.2. Käitise nimi ja tegevus

- a) *Seveso staatus**: [Seveso III direktiivi kohaselt on tegemist kahe eri käitisetasandiga: *kõrgema tasandi käitis* ja *madalama tasandi käitis*]
- b) *Nimi**: selle Seveso käitise nimi, mille kohta eSPIRSis teavet edastatakse
- c) *Emaettevõtja*: käitaja valdusettevõtja/emaettevõtja
- d) *Personaalne kood*: kood, mille kasutaja saab sisestada, kui ta soovib kasutada eSPIRSis vana koodisüsteemi
- e) *Tööstusharu ja/või NACE kood**: kui käitaja on seotud rohkem kui ühe SPIRSi ja/või NACE koodiga, tuleb teha vahet põhitegevusalal ja kõrvaltegevusalal
 - 1) Tööstusharu, mis esitatakse vastavalt Seveso SPIRS koodidele:
 - 1) Põllumajandus
 - 2) Vabaaja- ja sporditegevus (nt jäähall)
 - 3) Kaevandamistegevus (rikastamisjätmed ja füüsikalised-keemilised protsessid)

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/4/EÜ, 28. jaanuar 2003, keskkonnateabele avaliku juurdepääsu kohta ja nõukogu direktiivi 90/313/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 41, 14.2.2003, lk 26).

- 4) Metallide töötlemine
- 5) Raudmetallide töötlemine (valukojad, väljasulatus jne)
- 6) Värviliste metallide töötlemine (valukojad, väljasulatus jne)
- 7) Metallide töötlemine elektrolüütiliste või keemiliste protsesside abil
- 8) Naftakeemiatööstus/naftatöötlemistehased
- 9) Elektrienergia tootmine, tarnimine ja jaotamine
- 10) Kütuse ladustamine (sealhulgas kütmine, jaemüük jne)
- 11) Lõhkeaine tootmine, hävitamine ja ladustamine
- 12) Pürotehnikatoodete tootmine ja ladustamine
- 13) Vedelgaasi tootmine, balloonide täitmine ning hulgiturustus
- 14) Vedelgaasi ladustamine
- 15) Veeldatud maagaasi ladustamine ja turustamine
- 16) Ladustamine ja turustamine hulgi- ja jaemüügi puhul (v.a vedelgaas)
- 17) Pestitsiidide, biotsiidide, fungitsiidide tootmine ja ladustamine
- 18) Väetiste tootmine ja ladustamine
- 19) Farmaatsiatoodete tootmine
- 20) Jäätmete ladustamine, käitlemine ja kõrvaldamine
- 21) Vesi ja reovesi (kogumine, varustamine ja töötlemine)
- 22) Keemiatehased
- 23) Orgaaniliste põhikemikaalide tootmine
- 24) Plasti- ja kummitootmine
- 25) Paberimassi ja paberi tootmine
- 26) Puidutööstus ja mööbel
- 27) Tekstiili tootmine ja töötlemine
- 28) Toiduainete ja jookide tootmine
- 29) Üldine ehitus, tootmine ja montaaž
- 30) Laevaehitus, laevade lammutamine, laevaremont
- 31) Hooned ja ehitustööd
- 32) Keraamika (tellised, savitooted, klaas, tsement jne)
- 33) Klaasitootmine
- 34) Tsemendi-, lubja- ja kipsitootmine
- 35) Elektroonika ja elektrotehnika
- 36) Käitlemis- ja transpordikeskused (sadamad, lennujaamad, veoautoparklad, sorteerimisjaamad jne)
- 37) Meditsiin, teadustegevus, haridus (sealhulgas haiglad, ülikoolid jne)
- 38) Üldine kemikaalide tootmine (loetelus mujal nimetamata)
- 39) Muu tegevus (loetelus mujal nimetamata)

- 2) *NACE kood*: NACE on Euroopa majandusstandard, mis on seotud majanduse tegevusalade statistilise klassifikaatoriga, mis koosneb kuuekohalisest numberkoodist. Kasutaja võib soovida siduda Seveso käitise selle klassifikaatoriga, osutades SPIRSi koodide alternatiivina või neile lisaks esimesele neljale numbrile.

f) *Link veebisaidile, millel on täiendavad andmed käitise kohta**

g) *Euroopa saasteainete heite- ja ülekanderegistri tunnuskood*: kui käitis on täielikult või osaliselt hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 166/2006, ⁽¹⁾ esitage kõnealuse määruse raames käitise kohta teabe esitamiseks kasutatav riiklik kordumatu tunnuskood ning link asjakohasele veebisaidile.

h) *Tööstusheidete direktiivi kohane tunnuskood* (alates 2016. aastast): kui käitis on täielikult või osaliselt hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2010/75/EL ⁽²⁾ (<http://ec.europa.eu/environment/industry/stationary/ied/legislation.htm>), esitage kõnealuse direktiivi mõistes kõik käitise riiklikud kordumatud tunnuskoodid ning link asjakohasele veebisaidile.

i) *Märkused käitise kohta*: märkused, mida kasutaja võib soovida lisada seoses käitisega, mille kohta teave esitatakse

2.3. Käitise asukoht*, täielik aadress või pikkus- ja laiuskraad

a) *Aadress**: tänava nimi, maja number ja linn, kus käitis asub

b) *Laiuskraad**: käitise laiuskraadi koordinaadid (kui aadressi ei esitata)

c) *Pikkuskraad**: käitise pikkuskraadi koordinaadid (kui aadressi ei esitata)

d) *Märkused aadressi kohta*: märkused, mida kasutaja võib soovida lisada käitise aadressi kohta

2.4. Käitises kasutatavad ained

a) *Aine (Seveso III mõistes)*: nimetus või üldnimetus või ohtlikkuse klassifikatsioon

b) *CASi nr*: CASi registrinumber on kordumatu numbriline tunnus, mis on antud ainult ühele keemilisele ainele, millel ei ole keemilist tähendust ja mille abil saab konkreetse keemilise aine kohta rohkesti teavet. CASi number võib koosneda kuni kümnest numbrist, mis on esitatud kolmekaup ja omavahel sidekriipsuga ühendatud. (<http://www.cas.org/content/chemical-substances>)

c) *Kogus*: aine kogus tonnides

d) *Füüsikalised omadused*: ladustamise tingimused seoses aine oleku (tahke, vedel, gaasiline), esinemiskuju (pulber, graanulid jms), rõhu, temperatuuriga jne

e) *Märkused aine kohta*: märkused, mida kasutaja võib soovida lisada seoses käitises kasutatavate ainetega, mille kohta teavet esitatakse

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 166/2006, 18. jaanuar 2006, mis käsitleb Euroopa saasteainete heite- ja ülekanderegistri loomist ning millega muudetakse nõukogu direktiive 91/689/EMÜ ja 96/61/EÜ (ELT L 33, 4.2.2006, lk 1).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/75/EL, 24. november 2010, tööstusheidete kohta (ELT L 334, 17.12.2010, lk 17).

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS,**10. detsember 2014,****millega kehtestatakse liikmesriikidele vorm teabe edastamiseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/18/EL (ohtlike ainetega seotud suurõnnetuse ohu ohjeldamise kohta) rakendamise kohta***(teatavaks tehtud numbri C(2014) 9335 all)***(EMPs kohaldatav tekst)***(2014/896/EL)*

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2012. aasta direktiivi 2012/18/EL, ohtlike ainetega seotud suurõnnetuse ohu ohjeldamise ning nõukogu direktiivi 96/82/EÜ muutmise ja hilisema kehtetuks tunnistamise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 21 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiivi 2012/18/EL artikli 21 lõikes 2 on nõutud, et liikmesriigid esitavad aruande kõnealuse direktiivi rakendamise kohta 30. septembriks 2019 ja seejärel iga nelja aasta järel.
- (2) Komisjon on välja töötanud küsimustiku, millega määratakse kindlaks selline teave, mille liikmesriigid peavad direktiivi rakendamisest aru andmiseks kättesaadavaks tegema.
- (3) Esimene aruandeperiood peaks hõlmama ajavahemikku alates 1. juunist 2015, millal direktiivi hakatakse täielikult kohaldama kõigis liikmesriikides, kuni 31. detsembrini 2018, et anda liikmesriikidele piisavalt aega kogutud teabe hindamiseks ja komisjonile 30. septembriks 2019 esitamiseks. Iga järgnev nelja-aastane aruandeperiood hõlmab ajavahemikku aruandeperioodi esimese aasta 1. jaanuarist kuni aruandeperioodi neljanda aasta 31. detsembrini.
- (4) Käesolevas otsuses sätestatud meetmed on kooskõlas nõukogu direktiivi 96/82/EÜ ⁽²⁾ artikli 22 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*Liikmesriigid esitavad aruande direktiivi 2012/18/EL rakendamise kohta kooskõlas kõnealuse direktiivi artikli 21 lõikega 2, vastates küsimustikule, mis on sätestatud käesoleva otsuse lisas ⁽³⁾.*Artikkel 2*

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 10. detsember 2014

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Karmenu VELLA

⁽¹⁾ ELT L 197, 24.7.2012, lk 1.⁽²⁾ Nõukogu direktiiv 96/82/EÜ, 9. detsember 1996, ohtlike ainetega seotud suurõnnetuste ohu ohjeldamise kohta (EÜT L 10, 14.1.1997, lk 13).⁽³⁾ Kättesaadav ka Euroopa Komisjoni veebisaidil: <http://ec.europa.eu/environment/sevos/>

LISA

KÜSIMUSTIK

1. ÜLDINE TEAVE

1. Esitage teave peamiste pädevate asutuste kohta, kes vastutavad direktiivi 2012/18/EL jõustamise eest. Teave peaks hõlmama vähemalt kontaktandmeid ja peamisi ülesandeid (ohutusaruannete järelevalve, maakasutuse planeerimine, doominoefektid, käitisevälises hädaolukorras toimimise plaanide koostamine ja rakendamine, inspekteerimine, üldsuse teavitamine, sanktsioonid). Teise võimalusena: võib viidata eelmisele aruandele, kui vahepeal ei ole toimunud olulisi muudatusi.

2. Märkige, millal viimati ajakohastati teavet käitise kohta, pidades silmas selle kandmist (e)SPIRS andmebaasi.

2. DOOMINOEFEKT (DIREKTIIVI 2012/18/EL ARTIKKEL 9)

Mitu sellist käitiste rühma on aruandeperioodi lõpuks direktiivi 2012/18/EL artikli 9 kohaselt kindlaks tehtud, mille puhul võib suurõnnetuse risk olla suurem või selle tagajärjed tõsisemad käitiste geograafilise asukoha ja vastastikuse kauguse ning nendes paiknevate ohtlike ainete varude tõttu?

3. OHUTUSARUANNE (DIREKTIIVI 2012/18/EL ARTIKKEL 10)

1. Kas kõik kõrgema tasandi käitised, mille puhul see aruandeperioodil on nõutud, on esitatud ohutusaruande? Kui ei, siis mitu käitist ei ole seda teinud?

2. Kas kõik ohutusaruanded on ajakohastatud viimase viie aasta jooksul? Kui ei, siis mitu kõrgema tasandi käitist, mille puhul ohutusaruande ajakohastamine on nõutud, ei ole seda teinud?

4. HÄDAOLUKORRAS TOIMIMISE PLAANID (DIREKTIIVI 2012/18/EL ARTIKKEL 12)

1. Kas kõigis kõrgema tasandi käitistes, mille puhul see aruandeperioodil on nõutud, on koostatud käitisevälises hädaolukorras toimimise plaanid? Kui ei, siis mitu kõrgema tasandi käitist ei ole koostanud käitisevälises hädaolukorras toimimise plaani?

2. Mitme kõrgema tasandi käitise puhul on ametiasutused kooskõlas direktiivi 2012/18/EL artikli 12 lõikega 8 otsustanud, et neil ei ole vaja koostada käitisevälises hädaolukorras toimimise plaani?

3. Kui vastus küsimusele 4.2 on üks või rohkem, esitage iga juhtumi puhul asjaomase pädeva asutuse põhjendus.

4. Kas käitisevälises hädaolukorras toimimise plaane on viimase kolme aasta jooksul katsetatud kõigi kõrgema tasandi käitiste puhul? Kui ei, siis mitmel puhul ei ole käitisevälises hädaolukorras toimimise plaani katsetatud?

5. Esitage teave asjaomase üldsusega konsulteerimise peamiste meetmete kohta seoses käitisevälises hädaolukorras toimimise plaanidega.

6. Selgitage lühidalt, kuidas käitisevälises hädaolukorras toimimise plaane katsetatakse (näiteks osaline katsetamine, täielik katsetamine, sealhulgas hädaabiteenused, päästetalituste kaasamine, katsetamine arvuti abil jne). Täpsustage kriteeriume, mille alusel otsustatakse, kas käitisevälises hädaolukorras toimimise plaan on piisav.

5. MAAKASUTUSE PLANEERIMINE (DIREKTIIV 2012/18/EL ARTIKLID 13 JA 15)

1. Kas aruandeperioodi jooksul on asjaomase üldsusega konsulteeritud kõigi üksikute eriprojektide suhtes (uued käitised, olemasolevate käitiste oluline muutmine, olemasolevate käitiste ümber toimuvad uued arengud) ning kas üldsusega on konsulteeritud uute käitistega seotud üldiste plaanide ja programmide suhtes või olemasolevate käitiste ümber toimuvate uute arengute suhtes? Kui ei, esitage kokkuvõtlik aruanne peamiste põhjuste kohta nende juhtumite puhul, kui üldsusega ei konsulteeritud.

2. Vabatahtlik: Kas Teie riigi õigusaktidega nähakse ette kooskõlastatud või ühised menetlused, et täita maakasutuse planeerimise nõudeid vastavalt Seveso-direktiivile ning nõudeid, mis tulenevad muudest õigusaktidest nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivid 2011/92/EL ⁽¹⁾ ja 2001/42/EÜ ⁽²⁾?
6. TEAVE OHUTUSMEETMETE KOHTA (DIREKTIIVI 2012/18/EL ARTIKKEL 14 JA V LISA)
1. Kas kõigi kõrgema tasandi käitiste puhul on teave ohutusmeetmete ja suurõnnetuse korral käitumise kohta tehtud viimase viie aasta jooksul üldsusele aktiivselt kättesaadavaks? Kui ei, siis mitme kõrgema tasandi käitise puhul ei ole seda tehtud?
2. Märkige, kes (käitaja, ametiasutused) ja, kui võimalik, millisel viisil (nt käitajate või ametiasutuste teabelehed, lendeled, elektronkirjad, lühisõnum) tegi punktis 6.1 esitatud teabe kättesaadavaks.
3. Kas direktiivi 2012/18/EL V lisas loetletud teave on kõigi käitiste puhul pidevalt kättesaadav, sealhulgas elektrooniliselt, ja vajaduse korral ajakohastatud? Kui ei, märkige protsentuaalselt käitiste osakaal, mille puhul see nii ei ole, ning võetud meetmed puuduste kõrvaldamiseks.
4. Märkige, kes (käitaja, ametiasutused) ja, kui võimalik, millisel viisil (nt käitajate või ametiasutuste teabelehed, veebisaidid) hoiab punktis 6.3 nõutud teabe pidevalt kättesaadavana.
5. Kui mitme käitise puhul peetakse aruandeperioodi lõpus võimalikuks piiriülese mõjuga suurõnnetuse toimumist? Kui mitmel juhul on asjakohane teave esitanud võimalikele mõjutatud liikmesriikidele?
7. INSPEKTEERIMINE (DIREKTIIVI 2012/18/EL ARTIKKEL 20)
1. Millis(t)el tasandi(te)l on inspekteerimiskavad koostatud? Kas need on üldsusele kättesaadavad või kas üldsust on teavitatud sellest, kust saab taotleda üksikasjalikumate teavete inspekteerimiskavade kohta? Vabatahtlik: Kui need on avaldatud internetis, esitage link.
2. Kas kõigi käitiste jaoks on kehtestatud korrapärase inspekteerimise programmid, sealhulgas kohapealsete kontrollide sagedus? Kas viimase kohapealse kontrollimise kuupäev või viide sellele, kust vastavat teavet elektrooniliselt leida, on tehtud üldsusele kättesaadavaks? Vabatahtlik: Kui need on avaldatud internetis, esitage link.
3. Mitme kõrgema taseme käitise puhul põhineb inspekteerimisprogramm, sealhulgas kohapealsete kontrollide sagedus asjaomase käitise suurõnnetusohhtlikkuse süstemaatilisel hindamisel? Mitut kõrgema taseme käitist kontrollitakse igal aastal kohapeal?
4. Mitme madalama taseme käitise puhul põhineb inspekteerimisprogramm, sealhulgas kohapealsete kontrollide sagedus asjaomase käitise suurõnnetusohhtlikkuse süstemaatilisel hindamisel? Mitut madalama taseme käitist kontrollitakse vähemalt iga kolme aasta järel kohapeal?
5. Kas riigi õigusaktidega või haldussuunistega nähakse ette kooskõlastatud või ühised inspekteerimised koos muude liidu õigusaktide kohaste inspekteerimistega (nt tööstusheidete direktiiv)?
8. KASUTAMISE KEELAMINE, KARISTUSED JA MUUD SUNNIVAHENDID (DIREKTIIVI 2012/18/EL ARTIKLID 19 JA 28)
1. Mitme käitise puhul on aruandeperioodil keelatud kasutamine või kasutuselevõtmine?
2. Mitu muud liiki sunnivahendit on aruandeperioodi jooksul kasutatud? Märkige meetmete liigid, mida on kõige sagedamini kasutatud (nt kasutamise keelamine, halduskaristused, trahvid või muud meetmed). Kui võimalik, esitage statistilised andmed.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2011/92/EL, 13. detsember 2011, teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (ELT L 26, 28.1.2012, lk 1).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/42/EÜ, 27. juuni 2001, teatavate kavade ja programmide keskkonnamõju hindamise kohta (EÜT L 197, 21.7.2001, lk 30).

9. ÕIGUSKAITSE KÄTTESAADAVUS (DIREKTIIVI 2012/18/EL ARTIKKEL 23)

Selgitage, kuidas on tagatud vastavus õiguskaitse kättesaadavust käsitlevale direktiivi 2012/18/EL artiklile 23, ja kirjeldage kogemust kõnealuse artikli kohaldamisel aruandlusperioodil.

10. LISATEAVE

Vabatahtlik: Esitage mis tahes muu täiendav teave seoses Seveso-direktiiviga, rakendamise kogemus, aruanded jne, mis võiksid pakkuda huvi ja mida saaks jagada üldsusega seoses järgmiste punktidega:

- a) õnnetustest ja juhtumitest saadud kogemused, et ennetada nende kordumist;
 - b) direktiivi rakendamise jälgimiseks ja andmete ühiskasutuse võimaldamiseks kasutatavad IT-vahendid;
 - c) kui see on asjakohane, mis tahes Seveso tüüpi meetmed (tegevustest teatamine, ohutuse juhtimine, ohutusa-ruanded, üldsuse teavitamine, hädaolukorras toimimise kavandamine ja inspekteerimine) mida kohaldatakse käitiste ja tegevuste suhtes, mis ei ole hõlmatud direktiiviga 2012/18/EL, näiteks torujuhtmete, sadamate, sorteerimisjaamade, avamererajatiste, gaasivarude uurimise, tootmise jne suhtes.
-

SOOVITUSED

KOMISJONI SOOVITUS,

5. detsember 2014,

küsimuste kohta, mis on seotud struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõetuga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividele 2008/57/EÜ ja 2004/49/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

(2014/897/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 292,

ning arvestades järgmist:

- (1) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ ⁽¹⁾ artikli 30 lõikele 1 võib komisjon esitada sama direktiivi artiklis 29 osutatud komiteele käsitlemiseks kõnealuse direktiivi rakendamisega seotud mis tahes küsimuse.
- (2) Alates 2005. aastast on Euroopa Raudteeagentuur („agentuur”) rakendanud mitmeid meetmeid, mis toetavad integreeritud, ohutu ja koostalitlusvõimelise ELi raudteesüsteemi arendamist. Pärast direktiivi 2008/57/EÜ vastuvõtmist on agentuur korrapäraselt pidanud koosolekuid sidusrühmade ja riiklike ohutusasutustega, eelkõige raudteeveeremite vastastikuse heakskiitmise ehk siis raudteeveeremite kasutuselevõtulubade vastastikuse tunnustamise valdkonnas. Nende koosolekute tulemusena on selgunud, et kõnealuse direktiivi IV ja V peatüki sätete kohaste struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste [direktiivis „sõiduk”] kasutuselevõtulubadega seoses on erinevaid arusaamu.
- (3) Ühise arusaamata võivad riiklikud rakenduseeskirjad viia nõuete erineva kohaldamiseni liikmesriikides ning sellest tulenevalt tekitada probleeme tootjatele ja raudteeveo-ettevõtjatele. Ühine arusaam struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu menetlusest on vajalik ka selleks, et tagada agentuuri esitatud mitmesuguste soovitude kooskõla mitmete Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2004/49/EÜ ⁽²⁾ ja direktiivis 2008/57/EÜ sätestatud ülesannetega.
- (4) Komisjon võttis vastu soovitus 2011/217/EL ⁽³⁾. Selle eesmärk oli selgitada allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtuluba andmise menetlust vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ sätetele.
- (5) Selleks et arutada ja analüüsida struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõetuga seotud küsimusi, mis tekkisid pärast soovitus 2011/217/EL vastuvõtmist, moodustas komisjon 2011. aastal veeremiüksuste kasutuselevõtuluba menetluse töökonna. Selle töökonna lõpparuanne avaldati agentuuri veebisaidil 2012. aasta juulis.
- (6) Komisjon võttis 30. jaanuaril 2013 vastu oma seadusandlikud ettepanekud neljanda raudteepaketi kohta. Nendes ettepanekutes võetakse arvesse eespool nimetatud töökonna töö tulemusi ja need hõlmavad veeremiüksustele ja allsüsteemidele loa andmise täiustatud menetlust. Käesoleva soovitus selgitused on vajalikud kehtiva õigusraamistiku optimaalsemaks rakendamiseks.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/57/EÜ, 17. juuni 2008, ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (ELT L 191, 18.7.2008, lk 1).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ, 29. aprill 2004, ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteeohutuse direktiiv) (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44).

⁽³⁾ Komisjoni soovitus 2011/217/EL, 29. märts 2011, struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ alusel (ELT L 95, 8.4.2011, lk 1).

- (7) Seega on vaja laiendada soovitus 2011/217/EL, et see hõlmaks ka muid loa andmise menetlusega seotud aspekte ning veelgi selgitada järgmisi küsimusi:
- oluliste nõuete, koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste (KTK) ja riiklike eeskirjade omavaheline seos;
 - ühiste ohutusmeetodite kasutamine loa saamiseks;
 - KTKde ja riiklike eeskirjade terviklikkus;
 - vastavustõendamised, mis ei kuulu kasutuselevõtuloa andmise kohaldamisalasse;
 - katsetamine;
 - tootja või tellija vastavustõendamise deklaratsioon;
 - vastastikune tunnustamine;
 - tehniline dokumentatsioon;
 - rollid ja kohustused enne ja pärast loa andmist ja loa andmise ajal;
 - ohutusjuhtimissüsteemi roll ning
 - muudatuste haldamine.
- (8) Selguse ja lihtsuse huvides on eelistatav asendada soovitus 2011/217/EL käesoleva soovitusega.
- (9) Pärast direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 29 osutatud komiteega konsulteerimist,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA SOOVITUSE:

1. Liikmesriigid peaksid tagama, et riiklikud ohutusasutused, raudteeveo-ettevõtjad, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, hindamisasutused, hoolduse eest vastutavad üksused, tootjad, kasutuselevõtuloa taotlejad ja muud struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtulubade andmise ja kasutamisega seotud osalised on teadlikud punktides 2–116 sätestatud põhimõtetest ja juhistest ning võtavad neid arvesse.

MÕISTED

2. Käesolevas soovituses tuleks kohaldada direktiivide 2008/57/EÜ ja 2004/49/EÜ mõisteid. Eelkõige kasutatakse mõisteid „raudteeveo-ettevõtjad”, „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad”, „veeremiüksuste valdajad” ja „hoolduse eest vastutavad üksused” vastavalt nende rollidele ja kohustustele, nagu on määratletud direktiivi 2004/49/EÜ artiklites 3 ja 4. Mis tahes üksus, kes täidab üht kõnealustes artiklites nimetatud rolli, võib täita ka muud rolli (nt raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib olla ka veeremiüksuste valdaja). Lisaks kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - a) „ettenähtud kasutusolukord” — tavaline kasutusrežiim ja ennustatavad halvenenud tingimused (sealhulgas kulumine) tehnilises ja hooldusdokumentatsioonis määratletud ulatuses ja kasutustingimustel. See hõlmab kõiki tingimusi, milles allsüsteem on ette nähtud töötama, ja selle tehnilisi piire;
 - b) „peamised konstruktsiooniomadused” — tüübisertifikaadis või projektihindamistõendis määratletud allsüsteemi omadused;
 - c) „ohutu integreerimine” — tegevus, millega tagatakse, et elemendi (nt uue veeremiüksuse tüübi, võrguprojekti, allsüsteemi, osa, komponendi, koostisosa, tarkvara, menetluse, organisatsiooni) inkorporeerimine suuremasse süsteemi ei tekita tulemuseks saadavale süsteemile vastuvõetamatut riski;

- d) „võrguga tehnilise ühilduvuse kindlakstegemine” — EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilises dokumentatsioonis sisalduv veeremiüksuse tüübi selliste parameetrite vastavustõendamine ja dokumentatsioon, mis on olulised tehnilisel ühildumisel konkreetse võrguga, ja asjakohasel juhul vastavus kõnealuse võrgu puhul kindlaksmääratud piirväärtustele; parameetrid hõlmavad füüsilisi omadusi ja funktsioone; vastavust tuleb tõendada vastavalt konkreetse võrgu suhtes kohaldatavatele eeskirjadele;
- e) „tehniline ühilduvus” — kahe või enama struktuurse allsüsteemi või nende osa, millel on vähemalt üks ühine liides, võime toimida üksteisega koos, säilitades samas omaenda ettenähtud kasutusolukorra ja eeldatava toimivustaseme;
- f) „hindamisasutus” — teavitatud asutus, määratud asutus või riskihindamisasutus;
- g) „teavitatud asutus” — direktiivi 2008/57/EÜ artikli 2 punktis j määratletud asutus;
- h) „määratud asutus” — asutus, kelle liikmesriik on määranud vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõikele 3 tõendama allsüsteemi vastavust riiklikele eeskirjadele;
- i) „riskihindamisasutus” — komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 402/2013 ⁽¹⁾ artikli 3 punktis 14 määratletud asutus;
- j) „EÜ vastavustõendamise deklaratsioon” — allsüsteemi puhul EÜ vastavustõendamise deklaratsioon, mis on kehtestatud vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 18 ja V lisale ning milles kinnitatakse, et allsüsteem vastab asjakohaste Euroopa õigusaktide nõuetele, sealhulgas mis tahes riiklikele eeskirjadele, mida kasutatakse direktiivi 2008/57/EÜ oluliste nõuete rakendamiseks;
- k) „võrguprojekt” — projekt selliste uute, uuendatud või ajakohastatud paiksete seadmete kasutuselevõtuks, mis koosnevad enam kui ühest struktuursest allsüsteemist;
- l) „võrgu omadused” — KTKdes ja asjakohasel juhul riiklikes eeskirjades kirjeldatud võrku iseloomustavad omadused;
- m) „EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatav tehniline dokumentatsioon” — kõigi failide ja dokumentide kombinatsioon, mis taotleja on kogunud vastavalt kõigi allsüsteemi puhul kehtivate ELi õigusaktide nõuetele;
- n) „loa saamiseks esitatav dokumentatsioon” — dokumendid, mille taotleja esitab riiklikule ohutusasutusele loa taotlemise ajal;
- o) „taotleja” — EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni allkirjastaja kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikliga 18, kes palub luba allsüsteemi kasutuselevõtuks. Kui vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 15 on nõutavad riskihindamise ühised ohutusmeetodid, peaks riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohase ettepaneku esitaja rolli võtma loa taotleja;
- p) „veeremiüksuse/võrguprojekti loa taotleja” — üksus, kes taotleb vastavalt kas veeremiüksuse või võrguprojekti kasutuselevõtuluba. Kui vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 15 on nõutavad riskihindamise ühised ohutusmeetodid, peaks riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohase ettepaneku esitaja rolli võtma loa taotleja.

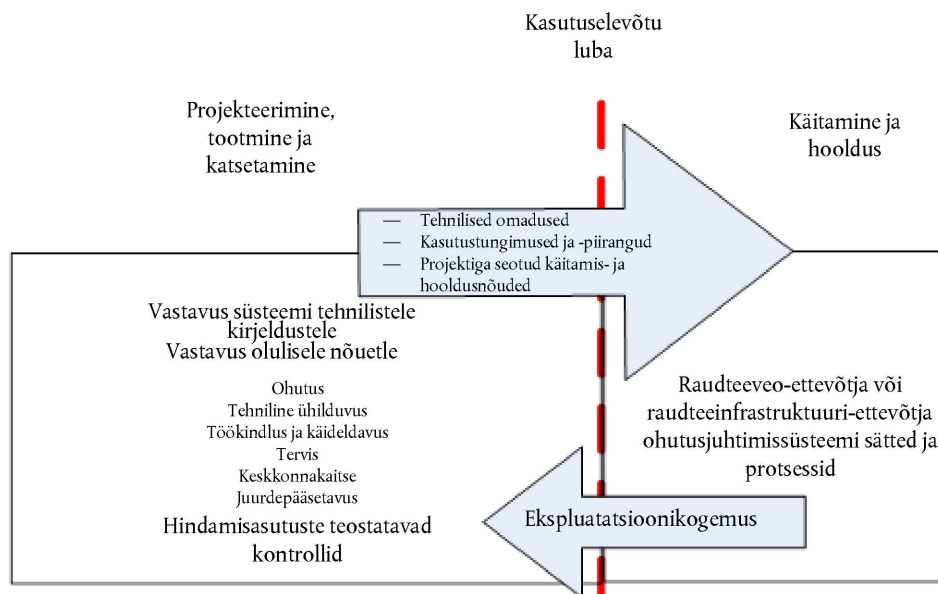
ALLSÜSTEEMIDE KASUTUSELEVÕTU LUBA

3. Allsüsteemile kasutuselevõtuluba andmine tähendab liikmesriigi tunnustust, et kõnealuse allsüsteemi taotleja on tõendanud selle ettenähtud kasutusolukorra puhul vastavust kõigile direktiivi 2008/57/EÜ ⁽²⁾ olulistele nõuetele, kui see integreeritakse raudteesüsteemi. Vastavalt sama direktiivi artikli 17 lõikele 1 esitatakse see

⁽¹⁾ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 402/2013, 30. aprill 2013, riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta ja määruse (EÜ) nr 352/2009 kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 121, 3.5.2013, lk 11).

⁽²⁾ Direktiivi 2008/57/EÜ III lisas sätestatakse raudteesüsteemi olulised nõuded (artikli 3 lõige 1). Need nõuded on raudteesektorile ainuomased. Raudteesüsteem, allsüsteemid, koostalitluse komponendid ja kõik liidesed peavad vastama olulistele nõuetele (artikli 4 lõige 1). Olulistele nõuetele vastavus on struktuurilise allsüsteemi kasutusele võtmise eeltingimus. Direktiivi 2008/57/EÜ olulistele nõuetele vastavus ei piira muude ELi sätete kohaldamist (artikli 3 lõige 2).

EÜ vastavustõendamise deklaratsioonina. Alloleval diagrammil võetakse kokku tegevus enne ja pärast struktuurse allsüsteemi kasutuselevõtula saamist:



VEEREMIÜKSUSE KASUTUSELEVÕTULUBA JA VEEREMIÜKSUSE TÜÜPIDE KASUTUSLUBA

4. Loa andmise tähenduses koosneb veeremiüksus veeremi allsüsteemist ja asjakohasel juhul veeremiüksuses olevast kontrolli ja signaalimise allsüsteemist. Veeremiüksuse tüübi kasutusluba või üksikveeremiüksuse kasutuselevõtuluba on veeremiüksust moodustava(te) allsüsteemi(de) kollektiivne kasutuselevõtuluba.
5. Funktsionaalsetest allsüsteemidest tulenevad nõuded, mis mõjutavad veeremiüksuse ettenähtud (kasutus)olukorda (sealhulgas näiteks toimivustaseme nõuded kasutamisel), on sätestatud asjaomastes struktuursetes KTKdes või direktiiviga 2008/57/EÜ lubatud juhtudel riiklikes eeskirjades (nt juhtkäskude ja signaalimise B-klassi süsteemid).
6. Kuna veeremiüksused koosnevad ühest või mitmest allsüsteemist, kohaldatakse veeremiüksuse või veeremiüksuse tüübi asjakohaste allsüsteemide suhtes direktiivi 2008/57/EÜ IV peatüki allsüsteemidega seotud sätteid, ilma et see piiraks V peatüki muude sätete kohaldamist.
7. Ühest või mitmest allsüsteemist koosnevatele veeremiüksustele loa andmise puhul võib veeremiüksusele või veeremiüksuse tüübile loa taotleja ühendada mõlema allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsioonid üheks EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniks, nagu kirjeldatud direktiivi 2008/57/EÜ V lisas, tõendamaks, et seda tüüpi veeremiüksused vastavad tervikuna oma ettenähtud kasutusolukorras raudteesüsteemi integreerituna asjaomaste Euroopa õigusaktide nõuetele, sealhulgas direktiivi 2008/57/EÜ olulistele nõuetele.
8. Üksik veeremiüksuse tüübi kasutusluba või üksikute veeremiüksuste kasutuselevõtuluba peaks juhul, kui direktiivis 2008/57/EÜ määratletud tingimused on täidetud, olema piisav kogu ELi raudteevõrgu jaoks. See kehtib näiteks KTK-le vastava veeremiüksuse või veeremiüksuse tüübi puhul, millele antakse luba kasutustingimusel, et seda kavatakse kasutada üksnes KTK-le vastavas võrgus (kuid üksnes juhul, kui asjaomased KTKd, mida kohaldatakse vastavate lubade andmise ajal, ei sisalda avatud punkte ja konkreetseid võrgu ja veeremiüksuse vahelise ühilduvusega seotud juhtumeid).
9. Veeremiüksuse tüüpidele ja üksikutele veeremiüksustele kasutusloa andmise menetlused ühtlustatakse ja need hõlmavad konkreetseid etappe kindlate tähtaegadega.
10. Veeremiüksuste ja veeremiüksuse tüüpide kasutuselevõtula andmisel kohaldatavad eeskirjad peaksid olema stabiilsed, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Need eeskirjad peaksid olema kas KTKd või direktiiviga 2008/57/EÜ lubatud juhtudel riiklikud eeskirjad, millest on komisjoni teavitatud ja mis on tehtud kättesaadavaks komisjoni loodud andmebaasi kaudu. Alates KTK vastuvõtmise hetkest ei tohiks liikmesriigid võtta vastu

mis tahes riiklikke eeskirju, mis on seotud kõnealuse KTKga hõlmatud toodete või allsüsteemi osadega (välja arvatud nende puhul, mis on deklareeritud „avatud punktidenä”). KTK-le mittevastavate veeremiüksuste ja veeremiüksuse tüüpide puhul tuleks võimalikult suures ulatuses kohaldada vastastikuse tunnustamise põhimõtet, et vältida tarbetuid nõudeid ja liigseid vastavustõendamisi, välja arvatud juhul, kui need on rangelt vajalikud seda tüüpi veeremiüksuse tehnilise ühilduvuse tõendamiseks asjaomase võrguga.

11. Veeremiüksustega seotud kasutuslubadel tuleks osutada veeremiüksuste ettenähtud kasutusolukorra tehnilistele omadustele, sealhulgas kasutuspiirangutele ja -tingimustele ning märkida, millise liikmesriigi/milliste liikmesriikide võrgus või võrkudes ⁽¹⁾ kasutamiseks on seda tüüpi veeremiüksustele kasutusluba antud. Loal osutatud tehnilised omadused:
 - peaksid veeremiüksusele või veeremiüksuse tüübile loa saamiseks deklareerima loa taotleja rollis tootjad või tellijad,
 - tõendatud ja sertifitseeritud hindamisasutustes ja
 - dokumenteeritud EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis.
12. Soovituses 11 osutatud tehnilised omadused on samasse veeremiüksuse tüüpi kuuluva mis tahes üksiku veeremiüksuse puhul samad.
13. Ei tüübi kasutusluba ega üksiku veeremiüksuse kasutuselevõtuluba tohiks olla seotud ühegi konkreetse marsruudi, raudteeveo-ettevõtja, valdaja ega hoolduse eest vastutava üksusega.
14. Tagamaks, et puudub vajadus anda kasutusluba veeremiüksusetüüpidele ja kasutuselevõtuluba üksikutele veeremiüksustele konkreetsetel marsruutidel, ning vältimaks uue loa andmise vajadust marsruudi mis tahes omaduste muutumisel, tuleks veeremiüksusele kasutusloa andmisega seotud kasutuspiirangud ja -tingimused määrata kindlaks tehnilise projekteerimise näitajate parameetrite abil ja mitte geograafilistel alustel.

VEEREMIÜKSUSE TÜÜBILE ANTAV LUBA

15. Veeremiüksuse ettenähtud kasutusolukorra omadused, mida loa andmisel hinnatakse, on veeremiüksuse tüübiga seotud omadused. Veeremiüksuse tüübile võib esmalt anda loa vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 26 lõikele 1 ning seejärel võib üksikutele seda tüüpi veeremiüksustele (sealhulgas üksikute veeremiüksuste seeriale) anda loa, tõendades nende vastavust tüübile vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 26 lõikele 3. Alternatiivina — kui luba antakse esimesele teatud tüüpi veeremiüksusele, antakse samas luba ka veeremiüksuse tüübile kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 26 lõikega 2. Samuti võimaldab see anda järgmistele sama tüüpi üksikutele veeremiüksustele loa, tõendades tüübile vastavust kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 26 lõikega 3. See veeremiüksuse tüübile loa andmise kontseptsioon võimaldab tootjatel tuua turule ja lisada oma kataloogi veeremiüksuse tüüpe ning pakkuda seega klientidele loa saamise hüvet, ilma et nad oleksid juba tootnud üksikuid seda tüüpi veeremiüksuseid, mida klient võib tellida. Üks selle kontseptsiooni eesmärk on vabastada seda tüüpi veeremiüksuseid hankivad isikud võimalikult palju loa saamisega seotud riskidest.
16. Tüübi kontseptsioon on asjakohane ka raudteeliiniga ühilduvuse puhul. Selleks et hinnata, kas raudteeliin sobib rongi käitamiseks, võrdleb raudteeveo-ettevõtja teatud tüüpi veeremiüksustest koosneva rongi omadusi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja antud teabega infrastruktuuriregistris. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustus avalikustada infrastruktuuri omadused kehtib juba praegu (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ ⁽²⁾ seoses võrgule juurdepääsuga; direktiivid 2004/49/EÜ, 2008/57/EÜ ning käitamise ja liikluskorralduse KTK käitamisega seoses). Kuni infrastruktuuriregistri loomise ja infrastruktuuri registrisse kandmiseni peaksid infrastruktuuri-ettevõtjad avaldama selle teabe muus vormis. See ei anna infrastruktuuri-ettevõtjatele volitusi kehtestada raudteeveo-ettevõtjate veeremitele või rongidele midagi teise loa taolist.
17. Veeremiüksustele loa andmise menetlus ning konkreetsete veeremiüksuste hilisem käitamine ja hooldus on kaks selgelt erinevat menetlust, mida reguleeritakse erinevate sätetega. See eraldamine võimaldab tootjatel tuua sama tüüpi veeremiüksused turule juba kasutusloaga, mitmesugustel raudteeveo-ettevõtjatel neid käitada ning mitmesugustel hoolduse eest vastutavatel üksustel neid hooldada vastavalt erinevatele käitamisvaldkonnast olenevatele hooldusrežiimidele.

⁽¹⁾ Liikmesriigi territooriumil võib olla üks või mitu raudteevõrku.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ, 26. veebruar 2001, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29).

18. Veeremiüksuse tüüpide puhul, millele kavatsetakse anda luba enam kui ühes liikmesriigis (nt transpordikoridorides käitamiseks), võivad riiklikud ohutusasutused otsustada, et teevad esmase ja lisaloo samaaegselt andmiseks koostööd („ühiaegne” loa andmine). See võimaldab asjaomastel riiklikel ohutusasutustel jagada omavahel tööd (nt kumbki võiks võtta ühe teemavaldkonna) ning esimese loa väljastaval riiklikul ohutusasutusel tunnustada teiste riiklike ohutusasutuste tehtud tööd ja sellest kasu saada.

MAARAJATISTEST ALLSÜSTEEMIDE KASUTUSELEVÕTULUBA

19. Tuleks rõhutada, et maarajatiste KTKd ei sisalda täielikku kogumit nõudeid, millele asjaomane allsüsteem peaks vastama. KTKdes sätestatud nõuded hõlmavad neid elemente, mis on olulised maarajatistest allsüsteemide ühilduvuseks KTK-le vastava veeremiüksusega.
20. Maarajatiste puhul võivad liikmesriigid kõigi kohaldatavate ELi õigusaktide olulistele nõuetele vastamiseks — lisaks KTKde kohaldamisele — nõuda muude eeskirjade kohaldamist, mis ei pea direktiivi 2008/57/EÜ eesmärkide saavutamiseks olema ühtlustatud, nagu näiteks elektriohutus-, tsiviilehitus-, ehitus-, sanitaar-, tuleohutus- jne eeskirjad. Need eeskirjad ei tohiks minna vastuollu KTKde sätetega.
21. Ühest või mitmest maarajatis-allsüsteemist koosneva võrguprojekti puhul on soovitatud, et protsessi lihtsustamiseks võib taotleja ühendada iga allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsioonid üheks võrguprojekti EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniks, nagu on kirjeldatud direktiivi 2008/57/EÜ V lisas, tõendamaks, et võrguprojekt vastab tervikuna raudteesüsteemi integreerituna asjaomaste Euroopa õigusaktide nõuetele, sealhulgas direktiivi 2008/57/EÜ olulistele nõuetele.
22. Maarajatis-allsüsteemide kasutuselevõtuloo andmisel kohaldatavad riiklikud eeskirjad peaksid olema stabiilsed, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Ilma et see piiraks ülaltoodud soovitusi 19 ja 20, peaksid direktiivis 2008/57/EÜ sätestatud raudteesüsteemi oluliste nõuetega seotud eeskirjad olema kas KTKd või direktiiviga 2008/57/EÜ lubatud juhtudel riiklikud eeskirjad, millest on komisjoni teavitatud ja mis on tehtud kättesaadavaks komisjoni loodud andmebaasi kaudu. Alates KTK vastuvõtmise hetkest ei tohiks liikmesriigid võtta vastu mis tahes riiklikke eeskirju, mis on seotud kõnealuse KTKga hõlmatud toodete või allsüsteemi osadega (välja arvatud nende puhul, mis on asjakohastes KTKdes deklareeritud „avatud punktidenä”).
23. Maarajatis-allsüsteemide kasutuselevõtuluba peaks osutama nende tehnilistele omadustele, sealhulgas kasutuspiirangutele ja -tingimustele. Kasutuselevõtulual osutatud tehnilised omadused peaksid olema:
- taotleja deklareeritud,
 - tõendatud ja sertifitseeritud hindamisasutustes ja
 - dokumenteeritud EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis.
24. Maarajatis-allsüsteemidele kasutuselevõtuloo andmise menetlus ning nende allsüsteemide käitamine ja hooldus on kaks selgelt erinevat menetlust, mida reguleeritakse erinevate sätetega.

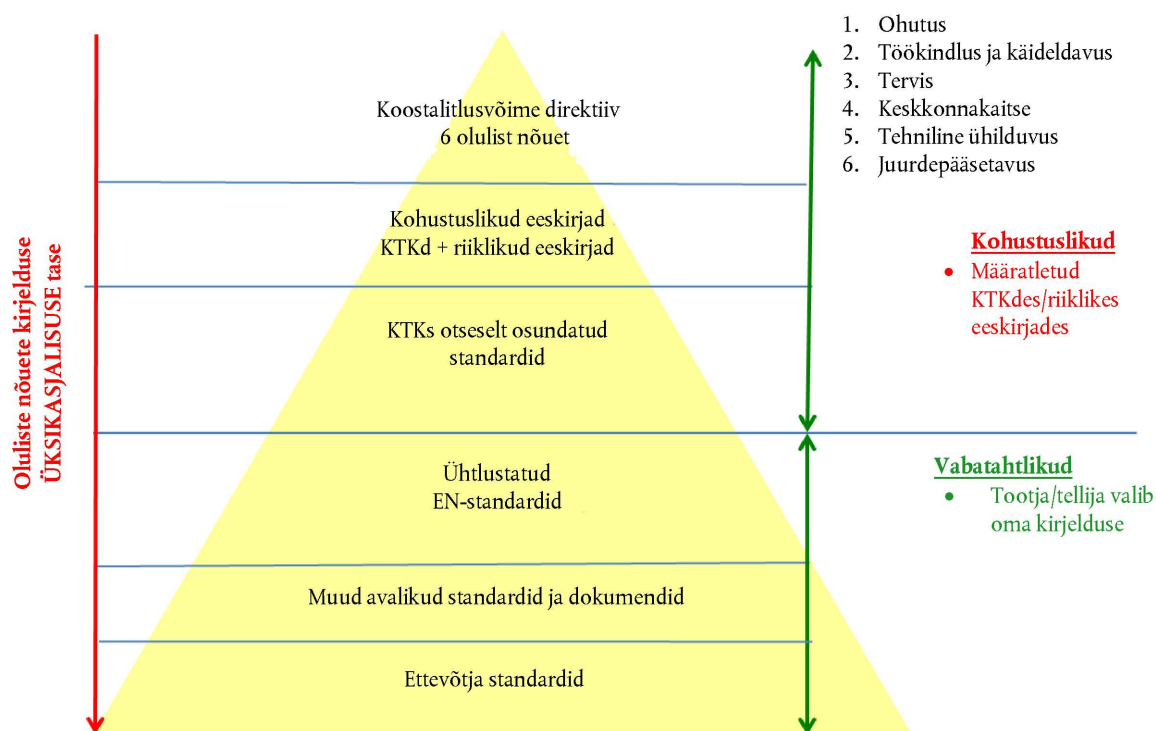
OLULISED NÕUDED, KOOSTALITLUSVÕIME TEHNILISED KIRJELDUSED (KTKD) JA RIIKLIKUD EESKIRJAD

25. Koostalitlusvõime direktiivis sätestatakse raudteesüsteemi olulised nõuded. Need on „**kõik** III lisas sätestatud tingimused, millele raudteesüsteem, allsüsteemid ja koostalitlusvõime komponendid, kaasa arvatud liidesed, peavad vastama” (direktiivi 2008/57/EÜ artikli 2 punkt g). Raudteesüsteemi olulised nõuded on seega ammen-davad. Liikmesriik või riiklik ohutusasutus ei või kehtestada mis tahes muid nõudeid või tingimusi kui ette nähtud artiklis 17.
26. Ohutuse seisukohast on ülioluline võrgu ja veeremiüksuse liidese tehniline ühilduvus. Kuigi kõnealuse liidese ohutuse aspekti võiks tõendada võrdlussüsteemide kasutamisega või riski selgesõnalise prognoosimisega koos-kõlas komisjoni määrusega (EÜ) nr 352/2009⁽¹⁾, on koostalitlusvõime tõttu vajalik, et tehnilist ühilduvust tõendataks liidu ühtlustatud eeskirjade ehk siis KTKde alusel või kui sellised eeskirjad puuduvad, siis riiklike

⁽¹⁾ Komisjoni määrus (EÜ) nr 352/2009, 24. aprill 2009, riskihindamise ühise ohutusmeetodi vastuvõtmise kohta (ELT L 108, 29.4.2009, lk 4). See määrus tühistatakse ja asendatakse 21. mail 2015. aastal rakendusmäärusega (EL) nr 402/2013.

eeskirjade alusel. Seega tuleks koostalitlusvõime huvides tõendada veeremiüksuse ja võrgu ühilduvust eeskirja-põhise lähenemisviisi abil.

27. Selle tulemusel tuleks KTKdes ühest küljest ammendavalt kirjeldada soovitus 26 osutatud liideseid. Siht-allüsteemi kõik põhiparameetrid ja liides, mis loa andmisel kuulub selgesõnaliselt kontrolli alla, peaksid olema täielikult kindlaks määratud ka KTKdes koos asjakohaste vastavushindamise nõuetega.
28. Teisest küljest tuleks KTKdes üksnes määrata kindlaks „vajalikus ulatuses” nõuded tehnilise ühtlustamise optimaalse taseme saavutamiseks ning kohustuslikud sätted, mis on vajalikud direktiivi 2008/57/EÜ oluliste nõuete täitmiseks ning selle direktiivi artiklis 1 (artikli 5 lõikes 3) sätestatud eesmärkide saavutamiseks. Seega tuleks KTKdes määrata nõuded kindlaks üksnes nende üksikasjade tasemel, mida tuleb ühtlustada, et saavutada neid eesmarke ning samas vastata olulistele nõuetele. Samuti määratakse nendes kindlaks allüsteemide vahelised liidesed. Igas KTKs osutatakse siht-allüsteemile, mis võidakse saavutada järk-järgult mõistliku tähtaja jooksul.
29. Taotlejatel peaks olema vabadus kasutada enda valitud tehnilisi lahendusi oluliste nõuete täitmiseks, eeldusel, et nende tehniliste lahenduste kirjeldused vastavad KTKdele ja muudele kohaldatavatele õigusaktidele.
30. Et saavutada eesmärk — Euroopa ühtne sisepiirideta raudteepiirkond –, võib olulistele nõuetele vastavate toodete tehnilised kirjeldused sätestada ühtlustatud standardites (EN). Mõnedel juhtudel eeldavad KTKde põhiparameetreid hõlmavad ühtlustatud standardid KTKde teatud klauslitele vastavust. Kooskõlas tehnilise ühtlustamise ja standardimise uue lähenemisviisi põhimõtetega jäävad kõnealused standardid vabatahtlikuks, kuid viited nendele avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas* (ELT). Need kirjeldused tuleks loetleda ka KTK kohaldamise suunistes, eesmärgiga hõlbustada nende kasutamist tööstuses. Need kirjeldused peaksid jääma KTKde täienduseks.
31. Soovitus 26–30 osutatud kirjelduste hierarhia ja üksikasjalisuse tase on esitatud alloleval diagrammil:



32. KTKd ei peaks kordama sätteid, mis on mõeldud tagama allüsteemi või veeremiüksuse ettenähtud kasutusolukorra vastavust muude kohaldatavate direktiivide nõuetele.
33. Kui allüsteemi või veeremiüksust projekteeritakse/kavandatakse ja võetakse kasutusele tema ettenähtud kasutusolukorras, tuleb kohaldada ka nõudeid, mis tulenevad muudest ELi sätetest kui direktiiv 2008/57/EÜ. Taotleja peaks tagama, et need nõuded on täidetud.

34. Ilma et see piiraks soovitude 19 ja 20 kohaldamist, võib loa andmisel kohaldada riiklikke eeskirju edaspidi üksnes direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõikes 3 määratletud juhtudel. Need on järgmised:
- olukorrad, kui puudub asjakohane KTK, st
 - a) KTK avatud punktid;
 - b) võrgud ja veeremiüksused, mida ei (kavatseta) hõlmata KTKde kohaldamisalaga;
 - c) vananenud süsteemide nõuded (st süsteemiliidesed, mida ei kavatseta hõlmata KTKdega);
 - d) selliste KTKdele mittevastavate veeremiüksuste nõuded, mis on võetud kasutusele enne KTKde jõustumist või üleminekuperioodil;
 - erandid, mille suhtes kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ artiklit 9;
 - KTKdes määratletud konkreetsed juhtumid, mis hõlmavad sihtsüsteemi riigikohaseid variante.
35. Soovitudes 34 loetletud juhtudel peaksid liikmesriigid tuginema eeskirjadele, mis hõlmavad olulisi nõudeid, sealhulgas veeremiüksuste ja nende võrgu tehnilist ühilduvust, ning need eeskirjad avaldama ja jõustama. Koostalitlusvõime olemasoleva taseme säilitamiseks ja taotlejate diskrimineerimise vältimiseks peaksid need eeskirjad olema sama üksikasjalikud kui KTKd ning oma nõuetes üheselt mõistetavad (st neis tuleks määrata kindlaks asjakohaste parameetrite väärtused ning vastavushindamise meetodid).
36. Kui esitatakse lisataotlus KTK-le mittevastava olemasoleva veeremiüksuse tüübi või üksikute veeremiüksuste kasutusloa saamiseks, võimaldab direktiivi 2008/57/EÜ artikkel 25 liikmesriigil, kus täiendavat luba taotleatakse, kontrollida üksnes selle ühilduvust oma võrguga. Soovitudes 52–54 kirjeldatud vastastikuse tunnustamise kohaldamisel peaks see liikmesriik tunnustama esimest kasutuselevõtuluba, välja arvatud juhul, kui ta suudab (täiendava loa taotlejale) tõendada märkimisväärset ohutusrisi. See on kooskõlas vajadusega vältida diskrimineerimist selliste veeremiüksuse tüüpide ja üksikute veeremiüksuste vahel, millele anti esimene luba ühes liikmesriigis.
37. Seega peaksid liikmesriigid oma riiklikes eeskirjades selguse huvides ette nägema, milliseid sätteid kohaldatakse loaandmisel ainult uute veeremiüksuste ja allsüsteemide suhtes ja/või olemasolevate tüüpide suhtes ja/või olemasolevate veeremiüksuste suhtes pärast nende uuendamist või ajakohastamist ja/või kõigi juba kasutusel olevate allsüsteemide ja veeremiüksuste suhtes.

RISIKIHINDAMISE ÜHISTE OHUTUSMEETODITE JA OHUTUSJUHTIMISSÜSTEEMI KASUTAMINE

38. Riskihindamise ühised ohutusmeetodid on kasutuselevõtuloa saamisel kohustuslikud üksnes järgmistel juhtudel:
- a) kui see on konkreetsel juhul nõutav kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõikega 3 kohaldatavates KTKdes või riiklikes eeskirjades;
 - b) kui seda nõutakse direktiivi 2008/57/EÜ artikli 15 lõikes 1 allsüsteemide ohutuks integreerimiseks, kui kohustuslikke eeskirju ei ole.
- Muudel juhtudel ei ole riskihindamise ühised ohutusmeetodid kasutuselevõtuloa saamisel kohustuslikud.
39. Mõistet „ohutu integreerimine” võib kasutada järgmise hõlmamiseks:
- a) allsüsteemi moodustavate elementide vaheline ohutu integreerimine;
 - b) selliste allsüsteemide vaheline ohutu integreerimine, mis moodustavad veeremiüksuse või võrguprojekti; ning veeremiüksuste korral;
 - c) veeremiüksuse ja võrgu omaduste vaheline ohutu integreerimine;
 - d) veeremiüksuste ohutu integreerimine raudteeveo-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemi. See hõlmab veeremiüksuste vahelisi liideseid, liideseid allsüsteemi käitava personaliga ning hoolduse eest vastutava üksuse hooldustoiminguid;

- e) rongi ja nende konkreetsete raudteeliinide ohutu integreerimine, millel rongi käitatakse;
- ning võrguprojektide korral:
- f) võrguprojekti ohutu integreerimine KTKdes ja riiklikes eeskirjades määratletud veeremiüksuse omadustega;
- g) ohutu integreerimine võrgu kõrvalasuvate osadega (liinilõikudega);
- h) võrguprojekti ohutu integreerimine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi. See hõlmab liideseid võrguprojekti käitava personaliga ning raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või tema alltöövõtjate poolseid hooldustoiminguid;
- i) võrguprojekti ohutu integreerimine konkreetsete rongidega, mida selles käitatakse.

40. Mis puudutab ohutu integreerimise ning veeremiüksustele kasutuselevõtula andmise seost, siis:

- soovitus 39 punktid a, b ja c tuleks teostada enne kasutuselevõtula andmist. Nendest tulenevad mis tahes kasutustingimused ja -piirangud (nt rongi koosseisu piirangud, sealhulgas käitamine mitme veduri või mootorvaguni ühendamisel või vedurite kasutamine koos rongi moodustavate veeremiüksustega) tuleks sätestada direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõikes 3 osutatud, EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis sellisel viisil, et loa saanud allsüsteemi või veeremiüksuse kasutaja saab neid tingimusi ja piiranguid kasutada vastavalt oma ohutusjuhtimissüsteemile;
- soovitus 39 punkt d ei ole loa andmise menetluse osa. Selle peaks teostama raudteeveo-ettevõtja, võttes nõuetekohaselt arvesse kõiki punktidest a, b ja c tulenevaid kasutustingimusi ja -piiranguid ning vastavuse tõendamist KTKdele ja kohaldatavatele riiklikele eeskirjadele;
- soovitus 39 punkt e ei ole loa andmise menetluse osa. Raudteeveo-ettevõtja peaks selle teostama kogu teabe alusel, mida raudteeveo-ettevõtja vajab punktidest a, b ja c tulenevate rongi omaduste määramiseks ning rongi ja marsruudi ühilduvuse kindlaksmääramiseks (nt kasutustingimused, liidese parameetrite väärtused), ning infrastruktuuriregistris sisalduva teabe alusel.

40a. Mis puudutab ohutu integreerimise ning fikseeritud allsüsteemidele ja võrguprojektidele kasutuselevõtula andmise seost, siis:

- soovitus 39 punktid a, b, f ja g tuleks teostada enne kasutuselevõtula andmist. Nendest tulenevad mis tahes kasutustingimused ja -piirangud tuleks esitada direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõikes 3 osutatud, EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis sellisel viisil, et loa saanud allsüsteemi või võrguprojekti kasutaja saab neid kasutustingimusi ja -piiranguid vastavalt oma ohutusjuhtimissüsteemile kohaldada;
- soovitus 39 punkt h ei ole loa andmise menetluse osa. Selle peaks teostama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, võttes nõuetekohaselt arvesse kõiki punktidest a, b ja c tulenevaid kasutustingimusi ja -piiranguid ning vastavuse tõendamist KTKdele ja kohaldatavatele riiklikele eeskirjadele;
- soovitus 39 punkt i ei ole loa andmise menetluse osa. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peaks selle teostama kogu teabe alusel, mis on vajalik punktidest a, b ja c tulenevate marsruudi omaduste määramiseks ning rongi ja marsruudi ühilduvuse kindlaksmääramiseks (nt kasutustingimused, liidese parameetrite väärtused), ning veeremiüksuse tüüpide registris sisalduva teabe alusel.

41. Mis puutub riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kasutamisse ohutu integreerimise hindamiseks enne kasutuselevõtula andmist, siis:

- soovitus 39 punkt a kuulub täielikult allsüsteemi käsitlevate KTKde kohaldamisalasse; kui seda küsimust hõlmavad selgesõnalised tehnilised eeskirjad puuduvad, võib KTKdes kasutada riskipõhist lähenemisviisi, nõuda riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohaldamist ning täpsustada, millise vastuvõtava tasemeni tuleks riski kontrollida;
- kui puuduvad kohustuslikud eeskirjad (KTKd, riiklikud eeskirjad), mis seda liidest täielikult hõlmaksid, tuleks soovitus 39 punkti b kontrollida riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kasutamise abil;

- soovitus 39 punkt c peaks olema täielikult hõlmatud KTKdega ning direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõikes 3 ettenähtud juhtudel riiklike eeskirjadega ja seda eeskirjapõhist vastavust peaks tõendama teavitatud asutus või määratud asutus osana oma ülesandest teostada „kõnealuse allsüsteemi liidest vastavuse kontrollimist süsteemi suhtes, millesse allsüsteem inkorporeeritakse” (direktiivi 2008/57/EÜ artikkel 18), kuna vastasel juhul seatakse ohtu läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja koostalitlusvõime nõuded.
- KTKde või riiklike eeskirjade olemasolul ei ole riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kasutamine soovitus 39 punkti c puhul seega kohustuslik. Juhtudel, kui riiklikes eeskirjades ei määratleta seda liidest täielikult (nt mõned vananenud signaalimissüsteemid ja innovaatilised lahendused), võidakse hõlmamata riskide käsitlemiseks nõuda nendes riiklikes eeskirjades riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohaldamist.

KTKde JA RIIKLIKE EESKIRJADE TERVIKLIKKUS

42. Tunnustatakse, et KTKd on välja töötatud sektori ühenduste ja riiklike ohutuasutuste ekspertide rühmade koostöös, võttes arvesse riiklike eeskirju ja nende alusena praktilisi kogemusi. Need esindavad tehnika taset ehk parimaid saadaolevaid teadmisi, mille asutus on koos nende ekspertidega välja töötanud ja mille on läbi vaadanud direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 29 osutatud komitee. Sellisena tunnustavad liikmesriigid KTKsid kui otstarbekohaseid (sealhulgas avatud punktide puhul) ja need on õiguslikult siduvad. Nende kohustuslike nõuete kontrollimine või vastavustõendamine ei ole osa loa saamisest.
43. Sellegipoolest on igal üksusel, kellele saab mis tahes ajahetkel teatavaks KTKde või riiklike eeskirjade võimalik puudulikkus, kohustus KTKde ja riiklike eeskirjade terviklikkuse säilitamiseks avaldada kõigi kohaldatavate menetluste abil viivitamata oma täielikult põhjendatud kahtlused, nii et kõik asjaomased üksused saavad võimalikest puudustest viivitamata teada ja saavad võtta asjakohaseid meetmeid.
44. Liikmesriigid peaksid puudulike või ühildumatute riiklike eeskirjade parandamiseks võtma asjakohaseid meetmeid.
45. Kui KTK on puudulik, kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ artiklit 7 ning puudulikkust tuleb käsitleda:
 - a) asutuse tehnilises arvamuses või
 - b) KTK muutmisegavõi teha mõlemat.

Asjaoludest olenevalt võib KTKd muuta:

- 1) sihtsüsteemi kirjelduse muutmise abil;
- 2) lisades konkreetseid juhtumeid, kui need puudutavad üksnes piiratud arvu liikmesriike ja ELi tasandil ühtlustamist ei peeta vajalikuks;
- 3) lisades avatud punkte, kui vajalik on ühtlustamine ELi tasemel, aga kui ei ole veel võimalik selgesõnaliselt KTKga hõlmata.

VASTAVUSTÕENDAMISED, MIS EI KUULU KASUTUSELEVÕTULO A ANDMISE KOHALDAMISALASSE

46. Rongi ja marsruudi ühilduvuse vastavustõendamine peaks olema veeremiüksuse tüübile või üksikule veeremiüksusele kasutuselevõtuloa andmisest sõltumatu. Rongi ja marsruudi ühilduvuse vastavustõendamist juhib raudteeveo-ettevõtja (või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kui ta käitab ronge) kavandamismenetluse osana (näiteks liinidele pakkumisi tehes) ning iga päev oma ohutusjuhtimissüsteemi alusel. Raudteeveo-ettevõtja peaks määrama ühilduvuse kindlaks teabe põhjal, mille ta saab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt infrastruktuuriregistri kaudu ning EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavast veeremiüksuste tehnilisest dokumentatsioonist, mis koostati loa saamiseks ning mida seejärel säilitatakse. Üleminekuajaperioodil, st kuni infrastruktuuriregister luuakse ning täidetakse kõigi asjakohaste andmetega võrguga ühilduvuse vastavustõendamise kohta, peaksid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad andma raudteeveo-ettevõtjatele vajalikku teavet muude läbipaistvate vahendite abil.
47. Hindamine, milles vaadeldakse raudteeveo-ettevõtja suutlikkust juhtida veeremiüksuste käitamist ja hooldust, ei ole osa loa saamise menetlusest. Seda hõlmab ohutuse sertifitseerimise menetlus ja see on riikliku ohutuasutuse pideva järelevalve all.
48. Hindamine, milles vaadeldakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja suutlikkust juhtida võrguprojektide käitamist ja hooldust, ei ole osa loa saamise menetlusest. Seda hõlmab ohutusloa kontrolli menetlus ja see on riikliku ohutuasutuse pideva järelevalve all.

49. Hindamine, milles vaadeldakse hoolduse eest vastutava üksuse suutlikkust juhtida veeremiüksuse hooldust, ei ole osa loa saamise menetlusest. Seda hõlmab raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem. Kui kohaldatakse hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimist, võidakse raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis seda arvesse võtta.
50. Selle tulemusel ei nõuta veeremiüksuse tüübi kasutusloa või üksikule veeremiüksusele või allsüsteemile kasutuselevõtuloa taotlejalt nende võimalike muudatuste olulisuse hindamist, mida veeremiüksuse või allsüsteemi konstruktsioon toob kaasa raudteesüsteemile kui tervikule. Kui taotleja on raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes kavatseb seda veeremiüksust või allsüsteemi kasutada, on riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohaldamine raudteeveo-ettevõtjana või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjana, kes vastutab muudatuste juhtimise eest oma osal raudteesüsteemist, sõltumatu nende rollist kasutuselevõtuloa taotlejana.
51. Praktikaks esineb juhul, kui tootja valmistab raudteeveo-ettevõtja tellimusel kindla konstruktsiooniga toodet, tavaliselt ajalise kattumisi:
- struktuurse allsüsteemi vastavustõendamine, et koostada vastavustõendamise deklaratsioon (tegevus, mis hõlmab soovitusi 39 punkte a, b ja c), ning
 - selle allsüsteemi integreerimine raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi (tegevus, mis hõlmab soovitusi 39 punkte d ja e).
- See on osa heast projektijuhtimisest, mis teatud asjaoludel võimaldab minimeerida ajalist lünka veeremiüksusele või võrguprojektile kasutuselevõtuloa andmise ja selle veeremiüksuse või võrguprojekti tegeliku kasutamise vahel. Nendel asjaoludel kaasatakse riiklik ohutusasutus samal ajal:
- kui asutus, kes vastutab veeremiüksusele kasutuselevõtuloa või üksikule veeremiüksusele kasutusloa andmise eest, ja
 - kui asutus, kes vastutab ohutussertifikaatide või ohutuslubade järelevalve eest.
- Ehkki need kaks ülesannet võivad ajaliselt kattuda, peaksid need ametlikult olema sõltumatud; esimene neist puudutab veeremiüksuse või veeremiüksuse tüübi loa taotlejat ja teine raudteeveo-ettevõtjat või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat, kes kavatseb seda allsüsteemi või veeremiüksust kasutada.

VEEREMIÜKSUSTE EESKIRJADE JA VASTAVUSTÕENDAMISTE VASTASTIKUNE TUNNUSTAMINE

52. Liikmesriigid peaksid vastastikku tunnustama teiste liikmesriikide riiklike eeskirjade kohaselt tehtud vastavustõendamisi, välja arvatud juhul, kui:
- a) puuduvad tõendid võrguga ühilduvuse kohta või
 - b) liikmesriik suudab taotlejale tõendada olulist ohutusriski.
 - c) Vastastikuse tunnustamise põhimõtet tuleks kohaldada võimalikult suures ulatuses, et vältida tarbetuid nõudmisi ja ülemäärast kontrolli, kui see ei ole rangelt vajalik veeremiüksuse asjaomase võrgustikuga tehnilise ühilduvuse kontrollimiseks ja kui see ei ole võrdväärne esimese loa andnud liikmesriigi eeskirjadega.
53. Täiendavate lubade korral ei peaks liikmesriigid seadma kahtluse alla eelmise loa andmisel kohaldatud riiklikke eeskirju,
- mis hõlmavad veeremiüksuse ja võrgu tehnilise ühilduvusega mitteseotud avatud punkte või
 - mis on direktiivi 2008/57/EÜ artikli 27 lõikes 4 sätestatud võrdlusdokumendis liigitatud kategooriasse A.
54. Olenemata vastuvõetava riskitaseme üldiste näitajate puudumisest riskihindamise ühistes ohutusmeetodites tuleks KTKdega nõutud vastavustõendamiste osana tehtud ühiste ohutusmeetodite hindamisi vastavalt riskihindamise ühiste ohutusmeetodite määruse artikli 7 lõikele 4 vastastikku tunnustada (⁽¹⁾).

(¹) See asendatakse rakenduse (EL) nr 402/2013 (mida kohaldatakse alates 21. maist 2015) artikli 15 lõikega 5.

ROLLID JA KOHUSTUSED

55. Enne kui allsüsteemile saab anda kasutuselevõtuloo, peab tootja või tellija (st taotleja direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõike 1 tähenduses) tegema kõik vajalikud projekteerimised, ehitamised ja katsetamised või laskma need enda vastutuse all teha ning allkirjastama EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni.
56. Teavitatud asutused kontrollivad vastavust KTKdele ning koostavad taotlejale mõeldud vastavustõendamise sertifikaadi(d). Direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõikes 2 sätestatakse, et teavitatud asutuse vastavustõendamine hõlmab ka „kõnealuse allsüsteemi liideste vastavuse kontrollimist süsteemi suhtes, millesse allsüsteem inkorporeeritakse, tuginedes asjakohases KTKs ja artiklites 34 ja 35 sätestatud registrites sisalduvale teabele”. See tähendab, et teavitatud asutuse roll on kontrollida tehnilist ühilduvust muude allsüsteemidega, mis on kooskõlas asjaoluga, et tehniline ühilduvus on hõlmatud KTKdega. Kõnealuste kontrollide ulatus on piiratud asjakohaste KTKdega. Iga teavitatud asutus koostab tehnilise dokumentatsiooni enda tehtud vastavustõendamiste kohta.
57. Soovituse 56 sätteid kohaldatakse määratud asutuste ja riiklike eeskirjade suhtes *mutatis mutandis*.
58. Direktiivi 2008/57/EÜ artikli 15 lõike 1 alusel peaks riiklike ohutusasutuste roll kasutuselevõtuloo andmisel olema kasutuselevõtuloo kaasnevate dokumentide kontrollimine ja tõendite esitamine vastavuse tõendamise menetluse piisavuse kohta. See kontrollimine peaks koosnema loa saamiseks esitatud dokumentatsiooni täielikkuse, asjakohasuse ja järjepidevuse kontrollimisest. See on piiratud direktiivis 2004/49/EÜ määratletud riiklike (raudtee)ohutusasutuste pädevusse kuuluvate teemadega.
59. Kui liikmesriik (või riiklik ohutusasutus) avastab kasutuselevõtuloo taotluses probleemi, mis seisneb selles, et tehnilise dokumentatsiooniga kaasneva EÜ vastavusdeklaratsiooniga hõlmatud struktuurne allsüsteem ei järgi täielikult direktiivi 2008/57/EÜ ja eelkõige ei vasta olulistele nõuetele, peaks ta kohaldama direktiivi 2008/57/EÜ artiklit 19. Seda kohaldatakse *mutatis mutandis* koostalitlusvõime komponentide suhtes vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 14.
60. Riiklikud ohutusasutused ei peaks kordama vastavustõendamise menetluse osana tehtud mis tahes kontrollimisi.
61. Riiklikud ohutusasutused ei peaks üritama teha või dubleerida eeskirju kehtestavate asutuste, teavitatud asutuste, määratud asutuste või riskihindamisasutuste tööd.
62. Riiklikud ohutusasutused ei peaks võtma ette ei taotleja, teavitatud asutuse, määratud asutuse ja ühise ohutusmeetodi riskihindamisasutuse tehtud töö süstemaatilist põhjalikku kontrollimist ega nende tulemuste süstemaatilist valideerimist. Riiklikud ohutusasutused võivad seada hindamisasutuse kontrollimised kahtluse alla üksnes põhjendatud kahtluste olemasolul. Sellisel juhul tuleks austada proportsionaalsuse (võttes arvesse riskitaset), mittediskrimineerimise ja läbipaistvuse põhimõtteid. Põhjendatud kahtlused võivad eelkõige tekkida soovitusel 58 osutatud kontrollimiste alusel või kui eksploatatsioonikogemusest nähtub, et samalaadne allsüsteem ei vasta direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 19 määratletud olulistele nõuetele.
63. Kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 28 lõikega 2 teavitatud asutuste kohta (ja *mutatis mutandis* määratud asutuste kohta) peaksid liikmesriigid kehtestama süsteemid hindamisasutuste pädevuse tagamiseks ning võtma meetmeid kohaldatavatele õigusaktidele mittevastavusega tegelemiseks. Järjepideva lähenemise tagamiseks peaks komisjonil, keda abistab asutus, olema selles küsimuses koordineeriv roll.
64. Taotlejad, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad peaksid hoolduse eest vastutavate üksuste puhul võtma arvesse eksploatatsioonikogemusi juba loa saanud veeremiüksuse tüüpidega ning allsüsteemide projektidega või haldamata riskide väljaselgitamist ning kehtestama asjakohased korrigeerivad meetmed.
65. Taotlejad peaksid neid korrigeerivaid meetmeid rakendama enne loataotluse esitamist ja neilt tuleks seda nõuda kohe, kui selleks on tuvastatud vajadus.
66. Juba kasutuses olevate veeremiüksuste ja allsüsteemide puhul peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad rakendama neid korrigeerivaid meetmeid oma ohutusjuhtimissüsteemi osana. Raudteeveo-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemiga tuleks tagada, et nende kasutatavaid veeremiüksuseid hooldavad hoolduse eest vastutavad üksused teevad oma hooldussüsteemides vajalikud muudatused.

67. Loa andmisel ei ole riikliku ohutusasutuse roll määrata kindlaks konstruktsioonilahendus, samamoodi nagu riiklike ohutusasutuste järelevalveroll ei ole kirjutada ekspluatatsioonikogemuse põhjal ette korrigeerivaid meetmeid. Selle asemel peaksid riiklikud ohutusasutused jälgima raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastavust tema enese ohutusjuhtimissüsteemile. Riiklikud ohutusasutused peaksid kontrollima, et raudteeveo-ettevõtjad või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad määratlevad kohased korrigeerivad meetmed ning rakendavad ja haldavad neid oma ohutusjuhtimissüsteemi vahendite abil.
68. Direktiiviga 2004/49/EÜ pannakse kõigile raudteeveo-ettevõtjatele ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele vastutus nende enda süsteemiosade eest. Raudteeveo-ettevõtja vastutab ainult oma rongide ohutu käitamise eest. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja roll on piiratud infrastruktuuri haldamisega ning seega ei ole raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal muid rongide käitamisega seotud kohustusi kui rongide liikumisloa väljastamine. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei väljasta muid lube.
69. Hindamine, mis keskendub alltöövõtja (nt valdaja) suutlikkusele juhtida oma osa veeremiüksuste käitamisest ja hooldusest, ei ole osa loa saamiseni viivast menetlusest. Seda hõlmab loa saanud veeremit kasutava raudteeveo-ettevõtja kohustus veenduda oma ohutusjuhtimissüsteemi osana, et tal on sobiv hoolduse eest vastutav üksus vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 14a.
70. Direktiivi 2004/49/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2008/110/EÜ) artikli 14a lõikes 1 on sätestatud, et igale veeremiüksusele määratakse enne selle kasutusele võtmist või raudteevõrgustikus kasutamist hoolduse eest vastutav üksus. Kasutuselevõtuloa andmine ei olene veeremiüksuse raudteeveo-ettevõtja poolsest käitamisest või veeremiüksuse hoolduse eest vastutava üksuse poolsest hooldusest; pealegi käsitletakse direktiivis 2004/49/EÜ veeremiüksuste käitamist (kasutamist) ja hooldust. Seega saab hoolduse eest vastutava üksuse määrata kas enne või pärast veeremiüksuse kasutuselevõtuloa saamist, aga alati enne selle registreerimist riiklikus raudteeveeremi registris (hoolduse eest vastutav üksus on riikliku raudteeveeremi registri kohustuslik väli) ja enne, kui seda hakatakse võrgus tegelikult kasutama.
71. Organisatsioonid peaksid juhtima enda tegevusest põhjustatud riske. Riskide juhtimise kohustus peaks olema neil, kellel on suurim suutlikkus neid juhtida.
72. Kuna raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad on ainsad osalejad, kellelt nõutakse ohutussertifikaate ja ohutuslube, mida toetavad ohutusjuhtimissüsteemid, peaks nendel organisatsioonidel olema põhiroll teiste panustamise juhtimisel ning õigete otsuste tegemisel nende panustega seoses. Kui raudteeveo-ettevõtjad või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võtavad vastu selliseid otsuseid või meetmeid, ei piira see teiste üksuste, nagu valdajate, hoolduse eest vastutavate üksuste ja tootjate kohustusi.
73. Käitamiskohustuste jaotamine raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel määratakse kindlaks käitamise ja liikluskorralduse KTKga.
74. Raudteeveo-ettevõtjad on ilmselt parimal positsioonil ja pädevaimad, et:
- a) tuvastada võimalikud ohud nende kavandatavate toimingute, sealhulgas hoolduse puhul ning rakendada kontrollimeetmeid, nagu väljumise kontroll;
 - b) selgitada alltöövõtjatele ja tarnijatele nõuetekohaselt tegevusega seotud vajadusi, nagu veeremiüksuste nõutav toimivus, töökindlus ja käideldavus;
 - c) jälgida veeremiüksuste toimivust;
 - d) anda valdajale ja hoolduse eest vastutavale üksusele korrapäraselt ja ammendavat tagasisidet, kui see on asjakohane; ning
 - e) vaadata läbi lepinguid, et mõista ja vaidlustada lepingukohaseid sooritusi.
75. Teisest küljest ei peaks raudteeveo-ettevõtjaid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid pidama parimas olukorras olevaks või kõige pädevamaks kõigi riskide otseseks juhtimiseks kogu tarneahelas allapoole. Oma kohustuste täitmiseks peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad nägema ette lepingulised kohustused kaupade tarnimiseks ja teenuste osutamiseks kooskõlas nende ohutusjuhtimissüsteemidega, võttes arvesse teiste õiguslike kohustusi. Kui veeremiüksused on kord juba kasutuses, on standardseks tavaks neid defektide parandamiseks ja nende toimivuse pidevaks täiustamiseks modifitseerida. Nende muudatuste ohutu juhtimine on raudteeveo-ettevõtja kohustus. Seda kohustust tuleks täita, kohaldades oma ohutusjuhtimissüsteemi muudatuste juhtimise menetlusi ning riskihindamise ühiste ohutusmeetodite määrust ning vajaduse

korral tagades modifitseeritud veeremiüksuse kasutuselevõtuloa saamise. Samuti peaks raudteeveo-ettevõtja tagama, et kogu oluline teave edastatakse hoolduse eest vastutavale üksusele hooldusdokumentatsiooni ajakohastamiseks.

76. Raudteeveo-ettevõtjad, raudteefrastrukturi-ettevõtjad, hoolduse eest vastutavad üksused ja valdajad peaksid tagama, et mis tahes tugi, mida nad selle menetluse jooksul vajavad, on ette nähtud tootjaga sõlmitud lepingus.
77. Enne kui raudteeveo-ettevõtja hangib raudteefrastrukturi-ettevõtjalt rongi jaoks juurdepääsu võrgule, peaks ta esmalt teadma selle juurdepääsu omadusi, mida raudteefrastrukturi-ettevõtja on müügi jaoks pakunud. Raudteeveo-ettevõtja peab olema kindel, et see raudteeliin, millele ta juurdepääsu osta kavatseb, võimaldab kasutada ronge, mida ta kavatseb käitada.
78. Raudteeveo-ettevõtjad peaksid leidma infrastruktuuriregistrist (infrastruktuuri omaduste kohta) kogu teabe, mida nad vajavad, selgitamaks välja, kas rong, mida nad kavatsevad käitada, ühildub konkreetse raudteeliiniga (rongi/raudteeliini ühilduvus). Raudteefrastrukturi-ettevõtja peaks infrastruktuuriregistris kirjeldama iga parameetri nimiväärtusi ja asjakohasel juhul liidese parameetrite piirväärtusi, mida raudteeliigiga suhtes kohaldatakse. Oma rongide ohutu käitamise tagamisel sõltuvad raudteeveo-ettevõtjad selle teabe terviklikkusest. Raudteefrastrukturi-ettevõtja peaks teavitama raudteeveo-ettevõtjaid mis tahes ajutistest muudatustest infrastruktuuri omadustes, mis ei ole loetletud infrastruktuuriregistris.
79. Kui raudteeveo-ettevõtja on infrastruktuuriregistri ja veeremiloo/veeremiüksuse tüübi loale lisatud dokumentatsiooni abil ning veeremiüksuse/veeremiüksuse tüübi kasutuselevõtuloa saamise tingimusi ja muid piiranguid arvestades teinud kindlaks, et raudteeliin võimaldab kasutada rongi, mida ta kavatseb käitada, peaks ta seejärel kontrollima käitamise ja liikluskorralduse KTK (eelkõige selle jagude puhul, milles käsitletakse rongi koosseisu, rongi pidureid ja töökorra tagamist) sätteid, et veenduda, kas seal on rongi marsruudil käitamist käsitlevaid raviga seotud mis tahes piiranguid (nt kiirusepiirangud, pikkusepiirangud, energiavarustuse piirangud).
80. Kui raudteefrastrukturi-ettevõtjal või raudteeveo-ettevõtjal on kahtlusi seoses konkreetse veeremiüksuse või konkreetse liini paiksete seadmete osaga, peaks ta lahenduse leidmiseks sellest teisele poolele teada andma. Kui probleemi tõstatanud pool ei ole vastusega rahul, peaks ta tõstatama küsimuse riiklikus ohutusasutuses, kes langetab otsuse vastavalt oma volitustele.
81. Kooskõlas komisjoni määruse (EL) nr 1078/2012⁽¹⁾ artikli 4 lõikega 2 peavad raudteeveo-ettevõtjad, raudteefrastrukturi-ettevõtjad ja hoolduse eest vastutavad üksused teavitama kõiki teisi osalisi (sealhulgas riiklike ohutusasutusi) mis tahes olulistest turvariskidest seoses tehniliste seadmete defektide ja ehituslike mittevastavuste või talitlushäiretega. See teavitamiskohustus puudutab ka tootjaid ja alltoövõttu kasutavaid üksusi, kes pärast kasutuselevõtuloa saamist on koostanud EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni.
82. Lisaks oma ülesandele anda struktuursetele allsüsteemidele kasutuselevõtulube ning kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 16 peaksid riiklikud ohutusasutused valvama ka selle järele, et raudteeveo-ettevõtjad ja raudteefrastrukturi-ettevõtjad tegutsevad ELi õigusaktide ning direktiiviga 2008/57/EÜ lubatud juhtudel ka riiklike õigusaktide nõuete alusel. Järelevalve peaks hõlmama ka nende riskide raudteeveo-ettevõtjate ja raudteefrastrukturi-ettevõtjate poolset juhtimist, mis on seotud nende ja tarnijate (nagu tootjad, valdajad ja veeremi liisinguettevõtted) vahelise liidese, eelkõige kaupade ja teenuste hankimise ja nende integreerimise ajal raudteeveo-ettevõtjate ja raudteefrastrukturi-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemidesse.
83. Riiklike ohutusasutuste osalemise viis raudteeveo-ettevõtja või raudteeveo-infrastruktuuriettevõtja teostatavas allsüsteemi kasutamises ja selle hoolduses vastavalt nende ohutusjuhtimissüsteemidele on järelevalveline. Eelkõige peaksid riiklikud järelevalveasutused keelduma võtma vastutust tootja/alltoövõttu kasutava üksuse või raudteeveo-ettevõtja või raudteeveo-infrastruktuuriettevõtja poolse oluliste nõuete täitmise eest, määrares kindlaks teatud konstruktsioonilahendused, hooldusnõuded või korrigeerivad meetmed või kontrollides neid selgesõnaliselt ja/või kiites need heaks. Riiklikud ohutusasutused peaksid seega keskenduma vastutavate osaliste juhtimissüsteemide asjakohasusele ja sobivusele ning mitte inspekteerima nende osaliste tehtud töö üksikasjalikke väljundeid või nende tehtud otsuseid.

⁽¹⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 1078/2012, 16. november 2012, milles käsitletakse pärast ohutustunnistuse või ohutusloa saamist raudteeveo-ettevõtjate ja raudteefrastrukturi-ettevõtjate ning hoolduse eest vastutavate üksuste poolt tehtava järelevalve ühist ohutusmeetodit (ELT L 320, 17.11.2012, lk 8).

84. Kui liikmesriigid kaaluvad õnnetus- või vahejuhtumite tõttu pakiliste meetmete kasutusele võtmist, peaksid nad tunnistama, et veeremiüksuste käitamise uute riskide juhtimisel, mis võivad olla avastatud õnnetus- või vahejuhtumite uurimise või järelevalve käigus, on esmaseks mehhanismiks raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem. Isegi kui liikmesriik arvab, et tungivalt on nõutav uus kasutuselevõtuloa andmise eeskiri, peaks ta järgima kohaldatavates liidu õigusaktides kindlaksmääratud menetlusi, sealhulgas teavitama komisjoni uue eeskirja projektist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 98/34/EÜ⁽¹⁾ või 2004/49/EÜ.

KATSETAMINE

85. Ainsad katsetused, mida loa saamiseks võidakse nõuda ja mis tuleb teha enne kasutuselevõtuloa saamist ning mis nõuavad hindamisasutuse osalemist, peaksid olema katsed:
- mis on KTKdes, moodulites ja asjakohasel juhul riiklikes eeskirjades selgesõnaliselt kindlaks määratud,
 - mille on määratlenud taotleja, et tõendada vastavust KTKde ja/või riiklike eeskirjade nõuetele,
 - mis on määratletud muudes ELi õigusaktides või
 - mille on määratlenud taotleja kooskõlas riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohaldamisega soovitus 41 kirjeldatud viisil.
86. Teavitatud asutuste ja/või määratud asutuste osalemine olulistele nõuetele vastavuse tõendamises on määratud kindlaks asjakohastes KTKdes ja vastavalt ka riiklikes eeskirjades.
87. Soovitusega 85 hõlmamata katsed (nt katsed, mis on vaja teha raudteeveo-ettevõtjal, et määrata kindlaks rongi ja marsruudi ühilduvus enne uue veeremiüksuse tüübi või uue allsüsteemi kasutamist konkreetset marsruudil, või tellijal, et määrata kindlaks ühilduvus kliendi nõuetega) ei ole osa kasutuselevõtuloa saamisest.
88. Kui loa saamise nõuetele vastavuse tõendamiseks tuleb enne riiklikult ohutuasutuselt kasutuselevõtuloa saamist teha katsetus raudteel, tuleb iga liikmesriigi riiklikus õigusraamistikus määratleda nende katsetuste tegemise töö- ja organisatsiooniline kord, mis peavad vastama direktiividele 2008/57/EÜ ja 2004/49/EÜ. Need peaksid hõlmama nii halduskorraldust kui mis tahes kohustuslikke tehnilisi ja toimivusnõudeid. Üldiselt võivad liikmesriigid võtta ühe kahest lähenemisviisist:
- liikmesriik võib raudteeveo-ettevõtja ohutussertifikaadile lisada katsetamispädevuse. Selle ulatus võib olla selline, et katsetava asutuse võib sertifitseerida raudteeveo-ettevõtjana, kelle käitamisvaldkond piirduks üksnes katsetamisega;
 - liikmesriik võib nõuda, et pädev asutus (mis võib, aga ei pruugi olla riiklik ohutuasutus) annaks katsete tegemiseks loa. Sel juhul peavad pädeval asutusel (kui teavitatud asutus või määratud asutus ei ole tõendanud vastavust loa andmise nõuetele) olema selliste otsuste tegemiseks piisavalt põhjalikud tehnilised teadmised. Läbipaistvuse ja õiguskindluse nõuete täitmiseks peavad liikmesriigid tagama, et see üksus on sobivalt sõltumatu, ning avaldama katsetamisloa andmise menetluse oma õigusraamistikus, esitades selgelt nõuded ja otsustuskriteeriumid, mida pädev asutus peab katsele loa andmisel kasutama.
89. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel on otsene roll loa andmise menetluse edendamisel. Kui riiklik ohutuasutus nõuab täiendavaid katseid, nõutakse direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikes 6, et „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teeb taotlejaga konsulteerides kõik võimaliku selleks, et kõik katsed saaksid toimuda kolme kuu jooksul pärast taotluse esitamist”.

TEHNILINE DOKUMENTATSIOON

90. Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 18 ja VI lisale tuleks EÜ vastavustõendamise sertifikaadile lisada tehniline dokumentatsioon, sealhulgas allsüsteemi kirjeldavad dokumendid, erinevate hindamisasutuste tehtud kontrolli tulemusena saadud dokumendid ning kasutustingimuste ja -piirangutega ning remondi-, pideva või korralise järelevalve, seadistamis- ja hooldusjuhistega seotud dokumendid. EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatav tehniline dokumentatsioon hõlmab kõiki toetavaid dokumente, mis on vajalikud kasutuselevõtuloa saamiseks.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 98/34/EÜ, 22. juuni 1998, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest teatamise kord (EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37).

91. Veeremiüksus või võrguprojekt on hõlmatud seda moodustava(te) allsüsteemi(de) tehnilise dokumentatsiooniga, mis lisatakse EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile.
92. Allsüsteemi vastavustõendamise menetluses tuleb tõenäoliselt osaleda mitmel hindamisasutusel, neist igaüks vastavalt oma pädevusele. Kõigi kohaldatavate ELi õigusaktidega nõutud dokumentide kogumise eest peaks vastutama taotleja. Nende tehniliste dokumentide kogumile, millele on lisatud kogu muu ELi õigusaktidega nõutav teave (sealhulgas direktiivi 2008/57/EÜ VI lisa punktis 2.4 täpsustatud küsimused), viidatakse edaspidi kui allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilisele dokumentatsioonile.
93. Loa saamiseks esitatava dokumentatsiooni peaks koostama tüübi kasutusloa või veeremiüksuse kasutuselevõtuloo taotleja.

See dokumentatsioon peaks sisaldama EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavaid tehnilisi dokumente, mille on koostanud kõnealuse allsüsteemi kohta taotleja.

Kui veeremiüksus koosneb kahest allsüsteemist, hõlmab loa saamiseks esitatav dokumentatsioon nende kahe allsüsteemi kohta kahte EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisavat tehnilist dokumentatsiooni.

Kuni taotleja esitatava dokumentatsiooni sisu kirjeldava komisjoni soovitus vastuvõtmiseni võib liikmesriik lubada, et veeremiüksuse või veeremiüksuse tüübi kasutuselevõtuloo taotlusele lisatav dokumentatsioon sisaldab üksnes osa tehnilisest dokumentatsioonist, mis lisatakse EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile. Sellele tuleks selgelt osutada liikmesriigi riiklikus õigusraamistikus, mis avaldatakse Euroopa Raudteeagentuuri veebisaidil.

Veeremiüksuse, veeremiüksuse tüübi või allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatav tehniline dokumentatsioon peaks sisaldama kogu V lisa loetletud teavet ning EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni või deklaratsioone toetavaid dokumente (nt vastavustõendamise sertifikaadid ning teavitatud ja määratud asutus(te) koostatud tehnilised dokumendid, arvestusmärkused, tehtud katsete ja hindamiste protokollid ning tehnilised omadused, mis tuleb dokumenteerida vastavalt kohaldatavatele KTKdele ja riiklikele eeskirjadele). EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavast tehnilisest dokumentatsioonist pärinev teave, mida loa saamiseks esitatavas dokumentatsioonis ei sisaldu, tuleks asjakohase riikliku ohutusasutuse nõudmisel teha talle kättesaadavaks.

Veeremiüksuse esimesele kasutuselevõtulolele lisatud dokumentatsioon tuleb loa andmise ajal esitada riiklikule ohutusasutusele ning riiklik ohutusasutus peab seda säilitama kui dokumenti selle kohta, millele luba anti.

94. Kui järgitakse soovitus 21 esitatut, tuleks võrguprojekti kasutusloa saamiseks esitatava dokumentatsiooni ja asjakohas(t)ele EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni(de)le lisatud tehnilise dokumentatsiooni suhtes kohaldada *mutatis mutandis* ka soovitus 93.
95. Veeremiüksusele täiendava kasutuselevõtuloo taotleja peaks algele EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooniga koos esitama direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikes 3 või artikli 25 lõikes 3 nõutava teabe; see lisateave on osa teabest, mis tuleb esitada riiklikule ohutusasutusele. Taotleja peaks aga säilitama EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooni struktuuri.
96. See EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooni osa, kus määratletakse „kõiki kasutustingimusi ja piiranguid ning juhendeid remondi, pideva või korralise järelevalve, seadistamise ja hoolduse kohta”, tuleks võrguprojektide puhul teha kättesaadavaks raudteefrastruktuuri-ettevõtjale ja veeremiüksuste puhul veeremiüksust käitavale raudteeveo-ettevõtjale, et nad saaksid edastada selle hoolduse eest vastutavale üksusele. Veeremiüksuste puhul võib EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis sisalduva teabe anda edasi veeremiüksuste valdaja kaudu. Pärast kasutuselevõttu on raudteeveo-ettevõtja või raudteefrastruktuuri-ettevõtja kohustus koostöös hoolduse eest vastutava üksusega pidevalt jälgida hooldustööde tegemist ja muuta seda teavet, tagamaks, et see kajastab kasutustsükli ja saadud eksploatatsioonikogemusi (direktiivi 2004/49/EÜ artiklid 4 ja 9).
97. EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatav tehniline dokumentatsioon peaks sisaldama teavet, mis on vajalik veeremiüksuse või võrguprojekti ettenähtud kasutusolukorra juhtimiseks.

98. Täiendavate vastavustõendamiste (nt riiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamine täiendava kasutuselevõtuloa saamiseks) tegemise korral tuleks EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavat tehnilist dokumentatsiooni ajakohastada. Täiendava loa saamise korral peaks taotleja teavitama sellest riiklikku ohutusasutust, kes väljastas esimese loa.

EÜ VASTAVUSTÕENDAMISE DEKLARATSIOON

99. Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 15 ja direktiivi 2004/49/EÜ artikli 4 lõigetele 3 ja 4 vastutavad raudteeveo-ettevõtjad või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad selle tagamise eest, et kasutuses olev veeremiüksus või allsüsteem vastab kõigile olulistele nõuetele. Sellega ei piirata teiste asjaomaste osaliste (nt EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni allkirjastaja) vastutust. Iga tootja, hooldaja, vaguni valdaja, teenuseosutaja ja hankeüksus peab tagama, et nende tarnitud veerem, rajatised, tarvikud ja seadmed ning teenused vastavad olulistele nõuetele ja et kasutustingimusi on kirjeldatud EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis, nii et raudteeveo-ettevõtja ja/või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja saab need ohutult kasutusele võtta.
100. Kohustus tagada, et loa andmisel on allsüsteemide ettenähtud kasutusolukorras kõigi kohaldatavate ELi õigusaktide olulised nõuded täidetud nende kõigi detailide puhul, on üksnes allsüsteemi kasutusloa taotlejal, kes koostab EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni. Taotleja deklareerib teavitatud asutuse või määratud asutuse vastavustõendamise alusel ja asjakohasel juhul ka allsüsteemi või veeremiüksuse üldhinnangu alusel, et kõik olulised nõuded on täidetud. Seega tuleks juhul, kui ettenähtud kasutusolukorras oleva allsüsteemi vastavus olulistele nõuetele loa andmise ajal seatakse hilisemas etapis kahtluse alla, pidada peamise vastutuse kandjaks EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni allkirjastanud taotlejat.
101. Selle tagajärjel ei tuleks ei tüübi kasutusluba ega kasutuselevõtuluba käsitleda nii, nagu sellega kantaks vastutus selle tagamise või kontrollimise eest, et allsüsteem vastab kõigile olulistele nõuetele, taotlejalt üle riiklikule ohutusasutusele.
102. Kui ettenähtud kasutusolukorras oleva allsüsteemi vastavus olulistele nõuetele loa andmise ajal seatakse hilisemas etapis kahtluse alla, peaks riiklik ohutusasutus vastutama üksnes konkreetsete ülesannete eest, mis on lube andvale või järelevalvet tegevale riiklikule ohutusasutusele tehtud kohustuseks direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 16. See põhimõte peaks kajastuma riiklikes õigusaktides kooskõlas soovitud 58–62 ning 67.
103. KTKdele ja riiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamisest ning direktiivi 2008/57/EÜ artikli 15 lõike 1 kohaselt teostatud ohutu integreerimise vastavustõendamisest sõltumata allkirjastab taotleja EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni üksnes oma vastutusel. Seega peaks taotlejal olema kehtestatud menetlus tagamaks, et ta on hõlmanud ja täitnud kõik olulised nõuded ja vastab kõigile kohaldatavatele ELi õigusaktidele.
104. Kuigi riskihindamise ühiseid ohutusmeetodeid ei töötatud algselt välja selleks otstarbeks, võib taotleja oma valikul kasutada riskihindamise ühist metoodikat vahendina, et täita oma osa ülesandest tagada, et kõik allsüsteemi/veeremiüksuse osad vastavad igas suhtes ja iga detaili puhul raudteesüsteemi olulistele nõuetele, mis on sätestatud direktiivi 2008/57/EÜ III lisas.
105. Samamoodi võib taotleja oma valikul kasutada muid asjakohaste õigusaktidega lubatud vahendeid, tagamaks, et kõik allsüsteemi või veeremiüksuse osad vastavad raudteesüsteemi olulistele nõuetele.
106. EÜ vastavustõendamise deklaratsioon hõlmab kõiki kohaldatavaid ELi õigusakte. EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni allkirjastajal on kohustus järgida neid õigusakte, sealhulgas vastavaid vastavushindamisi, ja vajaduse korral kaasata kõnealuste õigusaktidega nõutud hindamisasutusi.
107. Enam kui ühest allsüsteemist koosnevate veeremiüksuste või võrguprojektidega seotud lubade korral:
- a) võib taotlejaid olla rohkem kui üks (iga allsüsteemi kohta üks), kellest igaüks koostab oma osa ja selle liideste kohta EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni. Sel juhul võtab iga taotleja vastutuse asjaomase allsüsteemi eest kooskõlas oma EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni kohaldamisalaga. Tootja või tellija võib need kaks deklaratsiooni ühendada veeremiüksuse või võrguprojekti taotlusesse;
 - b) veeremiüksuse tüübi, üksiku veeremiüksuse või võrguprojekti tootja või tellija võib ühendada iga allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, nagu kirjeldatud direktiivi 2008/57/EÜ V lisas, üheks

veeremiüksuse tüüpi, üksiku veeremiüksuse või võrguprojekti EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniks. Sel juhul vastutab üksnes tema, et asjaomast veeremiüksuse tüüpi, üksikut veeremiüksust või võrguprojekti moodustavad allsüsteemid on läbinud asjakohased vastavustõendamise menetlused ning vastavad asjakohaste Euroopa Liidu õigusaktide, sealhulgas mis tahes kohaldatavate riiklike eeskirjade nõuetele, ja et veeremiüksus või võrguprojekt vastab seega ka ise asjakohaste Euroopa Liidu õigusaktide, sealhulgas mis tahes kohaldatavate riiklike eeskirjade nõuetele.

108. EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni koostamiseks võidakse asjakohastes KTKdes lubada osalist vastavust KTK-le üksnes juhul, kui KTKs eneses nähakse ette, et funktsioonid, tulemuslikkus ja liidesed, mis peavad vastama olulistele nõuetele, ei ole konkreetsete asjaolude korral kohustuslikud.
109. Alles siis, kui kõik varasemad tõendusmaterjalid ja deklaratsioonid on koostatud, saab taotleja esitada pädevale riiklikule ohutusasutusele allsüsteemi kasutuselevõtuloa saamise ametliku taotluse. Taotlejate puhul peetakse aga heaks tavaks suhelda riiklike ohutusasutustega mitteametlikult juba võimalikult varases etapis, nii et menetluse käik, nõuded, rollid ja kohustused, kohaldamisala ning kasutuspiirangud ja -tingimused on selged ja hili-semas etapis ei teki probleeme.

MUUDATUSTE HALDAMINE

110. Seoses direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõike 2, artikli 15 lõike 3 ja artikli 20 kohaldamisega tuleks olemasolevasse allsüsteemi tehtud mis tahes muudatust analüüsida ja liigitada üksnes ühena järgmistest muudatustest:
1. hooldusega seotud asendamine ja muud muudatused, mis ei kujuta endast kõrvalekallet EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilisest dokumentatsioonist. Sel juhul ei ole hindamisasutuse vastavustõendamine vajalik, liikmesriiki ei pea teavitama ning algne EÜ vastavustõendamise deklaratsioon jääb kehtivaks ja muutmata;
 2. muudatused, mis kujutavad endast kõrvalekallet EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilisest dokumentatsioonist ja võivad nõuda uusi kontrollimisi (ja nõuavad seega ka vastavustõendamist kooskõlas vastavushindamise moodulitega), aga millel ei ole mingit mõju allsüsteemi peamiste konstruktsiooniomadustele. Sel juhul tuleb EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilist dokumentatsiooni ajakohastada ning riikliku ohutusasutuse nõudmisel tuleb asjakohane teave teha kättesaadavaks;
 3. uuendamine või ümberehitamine (st suurem asendamine või muutmine, mis nõuab liikmesriigi teavitamist), mis ei nõua uut kasutuselevõtuluba; modifikatsioonid, mis hõlmavad muudatust allsüsteemi peamistes konstruktsiooniomadustes, kuuluvad siia kategooriasse;
 4. uuendamine või ümberehitamine (st suurem asendamine või muutmine, mis nõuab liikmesriigi teavitamist), mis nõuab uut kasutuselevõtuluba.

Tuleb märkida, et tellija või tootja otsused neljal ülalnimetatud kategoorial põhinevate allsüsteemi muudatuste kohta peavad olema täielikult sõltumatud selle raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tehtavast otsusest muudatuse olulisuse kohta raudteesüsteemi riskihindamise ühiste ohutusmeetodite tähenduses, kes teeb muudatuse oma süsteemiosas. Otsused puudutavad erinevaid osalejaid erinevatel asjaoludel ja erinevate otsustuskriteeriumidega.

Eespool osutatud kategooriates 3 ja 4 lisandub kõrvalekaldumine EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilisest dokumentatsioonist koos mõjuga allsüsteemi peamiste konstruktsiooniomadustele.

111. Nii selle allsüsteemi puhul, mis on võetud kasutusele vastavalt direktiivile 2008/57/EÜ, kui ka enne seda kasutusele võetud allsüsteemi puhul tuleks õiguskindluse huvides näha ette kriteeriumid, et teha kindlaks, kas muudatusel on mõju allsüsteemi peamiste konstruktsiooniomadustele ja kas see sobib kategooriasse 3 või 4. Kuni need kriteeriumid KTKdega ette nähakse, võivad liikmesriigid need määratleda riiklikul tasandil.
112. Muudatust tuleks alati vaadelda viitega allsüsteemile või veeremiüksusele loa andmise hetkel. Väikeste muudatuste kuhjumine võib tulemuseks anda suure muudatuse.

113. Tootjad või tellijad peaksid olemasolevates struktuursetes allsüsteemides tehtavaid muudatusi juhtima järgmise alusel:
- a) Tootja või tellija hindab soovitus 110 alusel, millisesse kategooriasse muudatus kuulub ja kas tuleb teavitada vastavushindamise asutusi või liikmesriigi ametiasutusi. Kui tegemist on soovitus 110 kategooriasse 2–4 kuuluvate muudatustega, mille tulemusel muudetakse EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilist dokumentatsiooni või mis mõjutab juba tehtud vastavustõendamise kehtivust, peaks tootja või tellija muudatuse tegemisel hindama vajadust uue EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni järele vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ ⁽¹⁾ V lisa punktis 2 määratletud kriteeriumidele. Kategooria 4 muudatuste puhul peaks liikmesriik otsustama, millises ulatuses tuleb KTKsid projekti suhtes kohaldada.
 - b) Kui KTKs nõutakse teatud parameetri korral riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kasutamist, tuleks KTKs määrata kindlaks asjaolud, mille puhul tuleb selle parameetri kohta teha olulisuskatse.
 - c) Samamoodi tuleks parameetrite puhul, mis on olulised ohutu integreerimise teostamiseks loa saamise osana vastavalt ülaltoodud soovitus 40, teha iga parameetri kohta olulisuskatse, võttes arvesse ettenähtud kasutusolukorda puudutava muudatuse ulatust.
114. Raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad vastutavad kumbki oma raudteesüsteemi osa eest. Kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 4 peaksid nad oma raudteesüsteemi osa juhtima ohutusjuhtimissüsteemi abil. Ohutusjuhtimissüsteemi puhul tuleks asjakohasel juhul kasutada riskihindamise ühiseid ohutusmeetodeid.
115. Kui raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab veeremiüksuse või allsüsteemi kasutusele, peab ta kasutama riskihindamise ühiseid ohutusmeetodeid, alustades tema vastutusel olevas raudteesüsteemiosas tehtud muudatuse olulisuse hindamisega. Selle menetluse osana peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad käsitlema järgmisi küsimusi:
- a) pärast muutmist ja kui see on nõutav, pärast loa saamist (uuesti) kasutusele võetavate veeremiüksuste ja allsüsteemide puhul peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad oma ohutusjuhtimissüsteemi abil hindama, kas veeremiüksuse või allsüsteemi kasutusele võtmine kujutab endast muudatust, mis on raudteesüsteemile kui tervikule oluline;
 - b) allsüsteemi või veeremiüksuse käitamises tehtud mis tahes muudatuse puhul peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad hindama, kas muudatus on nende ohutusjuhtimissüsteemi jaoks oluline, ja kui see on oluline, siis kas ohutusjuhtimissüsteemiga hõlmatud kõigi asjakohaste riskide kontrollimist või ohutusjuhtimissüsteemi tuleks kohandada;
 - c) allsüsteemi või veeremiüksuse hooldamises tehtud mis tahes muudatuse puhul peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad oma ohutusjuhtimissüsteemi abil hindama, kas muudatus on oluline, ja kui see on oluline, siis tagama, et hoolduse eest vastutava üksuse hooldussüsteemi ja raudteeveo-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi kohandatakse asjakohaselt.
116. Riiklikud ohutusasutused peaksid teostama kontrolli kasutusel olevates allsüsteemides tehtud muudatuste üle, kontrollides vastavalt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate ohutuslubasid ja ohutussertifikaate. Selleks peaksid riiklikud ohutusasutused kontrollima, kas soovitus 115 taandeid a, b ja c on korrektselt kohaldatud.
117. Soovitus 2011/217/EÜ tunnistatakse kehtetuks.
- Käesolev soovitus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 5. detsember 2014

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Violeta BULC

⁽¹⁾ Vt eraldi ettepanek direktiivi 2008/57/EÜ V lisa muutmiseks.

ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET