



Sadržaj

II. Nezakonodavni akti

UREDBE

- ★ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1316/2014 od 11. prosinca 2014. o odobravanju aktivne tvari *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 u skladu s Uredbom (EZ) br. 1107/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o stavljanju na tržište sredstava za zaštitu bilja i o izmjeni Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 540/2011 i o dopuštanju državama članicama da produlje privremena odobrenja za tu aktivnu tvar ⁽¹⁾ 1
- ★ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1317/2014 od 11. prosinca 2014. o produženju prijelaznih razdoblja povezanih s kapitalnim zahtjevima za izloženosti prema središnjim drugim ugovornim stranama iz uredbi (EU) br. 575/2013 i (EU) br. 648/2012 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ 6
- ★ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1318/2014 od 11. prosinca 2014. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice ⁽¹⁾ 8
- Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1319/2014 od 11. prosinca 2014. o utvrđivanju paušalnih uvoznih vrijednosti za određivanje ulazne cijene određenog voća i povrća 39

DIREKTIVE

- ★ Direktiva Komisije 2014/106/EU od 5. prosinca 2014. o izmjeni priloga V. i VI. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice ⁽¹⁾ 42

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

ODLUKE

2014/894/ZVSP:

- ★ **Odluka Političkog i sigurnosnog odbora EUTM Mali/4/2014 od 9. prosinca 2014. o prihvaćanju doprinosa treće države vojnoj misiji Europske unije za doprinos osposobljavanju oružanih snaga Malija (EUTM Mali)** 50

2014/895/EU:

- ★ **Provedbena odluka Komisije od 10. prosinca 2014. o utvrđivanju načina priopćavanja informacija iz članka 21. stavka 3. Direktive 2012/18/EU Europskog parlamenta i Vijeća o kontroli opasnosti od velikih nesreća koje uključuju opasne tvari (priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 9334) ⁽¹⁾** 51

2014/896/EU:

- ★ **Provedbena odluka Komisije od 10. prosinca 2014. kojom se utvrđuje format za dostavljanje informacija iz država članica o provedbi Direktive 2012/18/EU Europskog parlamenta i Vijeća o kontroli opasnosti od velikih nesreća koje uključuju opasne tvari (priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 9335) ⁽¹⁾** 55

PREPORUKE

2014/897/EU:

- ★ **Preporuka Komisije od 5. prosinca 2014. o pitanjima povezanim s puštanjem u uporabu i korištenjem strukturnih podsustava i vozila u skladu s direktivama 2008/57/EZ i 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾** 59

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

II.

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1316/2014

od 11. prosinca 2014.

o odobravanju aktivne tvari *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 u skladu s Uredbom (EZ) br. 1107/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o stavljanju na tržište sredstava za zaštitu bilja i o izmjeni Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 540/2011 i o dopuštanju država članicama da produlje privremena odobrenja za tu aktivnu tvar

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 1107/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o stavljanju na tržište sredstava za zaštitu bilja i stavljanju izvan snage direktiva Vijeća 79/117/EEZ i 91/414/EEZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 13. stavak 2. i članak 78. stavak 2.,

budući da:

- (1) U skladu s člankom 80. stavkom 1. točkom (a) Uredbe (EZ) br. 1107/2009 Direktiva Vijeća 91/414/EEZ ⁽²⁾ primjenjuje se, u odnosu na postupak i uvjete za odobravanje, na aktivne tvari za koje je odluka donesena u skladu s člankom 6. stavkom 3. te Direktive prije 14. lipnja 2011. Provedbenom odlukom Komisije 2011/253/EU ⁽³⁾ potvrđeno je da *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 ispunjava uvjete iz članka 80. stavka 1. točke (a) Uredbe (EZ) br. 1107/2009.
- (2) U skladu s člankom 6. stavkom 2. Direktive 91/414/EEZ Njemačka je 21. listopada 2010. od trgovačkog društva Mitsui AgriScience International SA/NV primila zahtjev za uvrštenje aktivne tvari *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 u Prilog I. Direktivi 91/414/EEZ. Provedbenom odlukom 2011/253/EU potvrđeno je da je dokumentacija bila „cjelovita” te se može smatrati da u načelu ispunjava zahtjeve u pogledu podataka i informacija iz priloga II. i III. Direktivi 91/414/EEZ.
- (3) Za tu su aktivnu tvar ocijenjeni učinci na zdravlje ljudi, zdravlje životinja te na okoliš u skladu s odredbama iz članka 6. stavaka 2. i 4. Direktive 91/414/EEZ za uporabe koje je predložio podnositelj zahtjeva. Imenovana država članica izvjestiteljica dostavila je 14. siječnja 2013. nacrt izvješća o ocjeni.
- (4) Nacrt izvješća o ocjeni pregledale su države članice i Europska agencija za sigurnost hrane (dalje u tekstu: „Agencija”). Agencija je 27. ožujka 2014. Komisiji dostavila svoj zaključak ⁽⁴⁾ o ocjeni rizika od pesticida koji sadržavaju aktivnu tvar *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747. Taj su nacrt izvješća o ocjeni i zaključak Agencije pregledale države članice i Komisija u okviru Stalnog odbora za bilje, životinje, hranu i hranu za životinje, a završno izvješće doneseno je 10. listopada 2014. u obliku izvješća Komisije o pregledu za *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747.

⁽¹⁾ SL L 309, 24.11.2009., str. 1.

⁽²⁾ Direktiva Vijeća 91/414/EEZ od 15. srpnja 1991. o stavljanju sredstava za zaštitu bilja na tržište (SL L 230, 19.8.1991., str. 1.).

⁽³⁾ Provedbena odluka Komisije 2011/253/EU od 26. travnja 2011. o načelnom priznavanju cjelovitosti dokumentacije dostavljene na detaljno razmatranje s ciljem mogućeg uvrštenja metobromurona, S-abcizinske kiseline, *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* D747, *Bacillus pumilus* QST 2808 i *Streptomyces lydicus* WYEC 108 u Prilog I. Direktivi Vijeća 91/414/EEZ (SL L 106, 27.4.2011., str. 13.).

⁽⁴⁾ EFSA Journal (2014); 12(4):3624. Dostupno na internetu: www.efsa.europa.eu.

- (5) Razna su ispitivanja pokazala kako se od sredstava za zaštitu bilja koja sadržavaju *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 može očekivati da načelno ispunjavaju zahtjeve utvrđene u članku 5. stavku 1. točkama (a) i (b) i članku 5. stavku 3. Direktive 91/414/EEZ, posebno u pogledu uporaba koje su ispitane i iscrpno opisane u izvješću Komisije o pregledu. Stoga je primjereno odobriti *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747.
- (6) Prije izdavanja odobrenja državama članicama i zainteresiranim stranama treba omogućiti primjereno razdoblje za pripremu za ispunjavanje novih zahtjeva koji proizlaze iz odobrenja.
- (7) Ne dovodeći u pitanje obveze predviđene Uredbom (EZ) br. 1107/2009 koje proizlaze iz odobrenja i uzimajući u obzir posebnu situaciju nastalu prijelazom s Direktive 91/414/EEZ na Uredbu (EZ) br. 1107/2009, treba primijeniti sljedeće. Nakon izdavanja odobrenja državama članicama treba omogućiti šestomjesečno razdoblje za preispitivanje odobrenja sredstava za zaštitu bilja koja sadržavaju *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747. Države članice trebale bi, prema potrebi, izmijeniti, zamijeniti ili povući odobrenja. Odstupajući od tog roka, treba predvidjeti dulje razdoblje za dostavu i ocjenu cjelovite dokumentacije iz Priloga III., kako je utvrđeno u Direktivi 91/414/EEZ, za svako sredstvo za zaštitu bilja i svaku predviđenu uporabu u skladu s jedinstvenim načelima.
- (8) Iskustvo stečeno uvrštenjem aktivnih tvari ocijenjenih u okviru Uredbe Komisije (EEZ) br. 3600/92 ⁽¹⁾ u Prilog I. Direktivi 91/414/EEZ pokazalo je da može doći do poteškoća u tumačenju obveza nositelja postojećih odobrenja u pogledu pristupa podacima. Radi izbjegavanja daljnjih poteškoća potrebno je stoga pojasniti obveze država članica, a posebno obvezu provjere ima li nositelj odobrenja pristup dokumentaciji koja ispunjava zahtjeve iz Priloga II. toj Direktivi. Tim se pojašnjenjem, međutim, državama članicama ili nositeljima odobrenja ne nameću nove obveze u odnosu na do sada donesene direktive o izmjeni Priloga I. toj Direktivi ili uredbe o odobravanju aktivnih tvari.
- (9) U skladu s člankom 13. stavkom 4. Uredbe (EZ) br. 1107/2009 treba na odgovarajući način izmijeniti Prilog Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 540/2011 ⁽²⁾.
- (10) Prikladno je i dopustiti državama članicama da produže privremena odobrenja za sredstva za zaštitu bilja koja sadržavaju *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 kako bi im se osiguralo vrijeme potrebno za ispunjavanje obveza utvrđenih ovom Uredbom u pogledu tih privremenih odobrenja.
- (11) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Stalnog odbora za bilje, životinje, hranu i hranu za životinje,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Odobrovanje aktivne tvari

Aktivna tvar *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747, kako je navedena u Prilogu I., odobrava se u skladu s uvjetima utvrđenima u tom Prilogu.

Članak 2.

Ponovna ocjena sredstava za zaštitu bilja

1. U skladu s Uredbom (EZ) br. 1107/2009 države članice prema potrebi do 30. rujna 2015. moraju izmijeniti ili povući postojeća odobrenja za sredstva za zaštitu bilja koja sadržavaju *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 kao aktivnu tvar.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EEZ) br. 3600/92 od 11. prosinca 1992. o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu prve faze programa rada iz članka 8. stavka 2. Direktive Vijeća 91/414/EEZ o stavljanju sredstava za zaštitu bilja na tržište (SL L 366, 15.12.1992., str. 10.).

⁽²⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 540/2011 od 25. svibnja 2011. o provedbi Uredbe (EZ) br. 1107/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu popisa odobrenih aktivnih tvari (SL L 153, 11.6.2011., str. 1.).

Do tog datuma posebno provjeravaju jesu li ispunjeni uvjeti iz Priloga I. ovoj Uredbi, uz iznimku onih navedenih u stupcu o posebnim odredbama tog Priloga, te posjeduje li nositelj odobrenja dokumentaciju odnosno ima li pristup dokumentaciji koja ispunjava zahtjeve iz Priloga II. Direktivi 91/414/EEZ u skladu s uvjetima iz članka 13. stavaka 1. do 4. te Direktive i članka 62. Uredbe (EZ) br. 1107/2009.

2. Odstupajući od stavka 1., države članice najkasnije do 31. ožujka 2015. ponovno ocjenjuju svako odobreno sredstvo za zaštitu bilja koje sadržava *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 kao jedinu aktivnu tvar ili kao jednu od više aktivnih tvari koje su navedene u Prilogu Provedbenoj uredbi (EU) br. 540/2011, u skladu s jedinstvenim načelima iz članka 29. stavka 6. Uredbe (EZ) br. 1107/2009, na temelju dokumentacije koja ispunjava zahtjeve iz Priloga III. Direktivi 91/414/EEZ i uzimajući u obzir stupac s posebnim odredbama iz Priloga I. ovoj Uredbi. Na temelju te ocjene one utvrđuju ispunjava li sredstvo uvjete utvrđene u članku 29. stavku 1. Uredbe (EZ) br. 1107/2009.

Nakon što to utvrde, države članice obvezne su:

- (a) u slučaju da sredstvo sadržava *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 kao jedinu aktivnu tvar, prema potrebi mijenjaju ili oduzimaju odobrenje najkasnije do 30. rujna 2016.; ili
- (b) u slučaju da sredstvo sadržava *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 kao jednu od nekoliko aktivnih tvari prema potrebi izmijeniti ili povući odobrenje do 30. rujna 2016. ili do datuma utvrđenoga za izmjenu ili povlačenje u odgovarajućem aktu ili aktima kojima su predmetna tvar ili tvari uvrštene u Prilog I. Direktivi 91/414/EEZ ili kojima su predmetna tvar ili tvari odobrene, ovisno o tome što je kasnije.

Članak 3.

Izmjene Provedbene uredbe (EU) br. 540/2011

Prilog Provedbenoj uredbi (EU) br. 540/2011 mijenja se u skladu s Prilogom II. ovoj Uredbi.

Članak 4.

Produženje postojećih privremenih odobrenja

Države članice mogu produžiti postojeća privremena odobrenja za sredstva za zaštitu bilja koja sadržavaju *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* soj D747 u razdoblju koje završava najkasnije 30. rujna 2016.

Članak 5.

Stupanje na snagu i datum početka primjene

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

Primjenjuje se od 1. travnja 2015.

Međutim, članak 4. primjenjuje se od dana stupanja na snagu ove Uredbe.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 11. prosinca 2014.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOG I.

Uobičajeni naziv, identifikacijski brojevi	Kemijski naziv prema IUPAC-u	Čistoća ⁽¹⁾	Datum odobrenja	Prestanak odobrenja	Posebne odredbe
<p><i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> soj D747</p> <p>Referentni broj u zbirci kultura službe za istraživanja u području poljoprivrede (NRRL), Peoria, Illinois, SAD: B-50405</p> <p>Broj depozita u međunarodnom depozitoriju patentiranih organizama, Tokio, Japan: FERM BP-8234.</p>	Nije primjenjivo	Najmanja koncentracija: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1. travnja 2015.	31. ožujka 2025.	<p>Za provedbu jedinstvenih načela iz članka 29. stavka 6. Uredbe (EZ) br. 1107/2009 uzimaju se u obzir zaključci izvješća o pregledu za <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> soj D747, a posebno njegovi dodaci I. i II. u završnoj verziji donesenoj u Stalnom odboru za bilje, životinje, hranu i hranu za životinje 10. listopada 2014.</p> <p>U ovoj cjelokupnoj ocjeni države članice moraju obratiti posebnu pozornost na zaštitu primjenitelja i radnika, uzimajući u obzir da se smatra da <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> soj D747 može uzrokovati preosjetljivost. Uvjeti uporabe prema potrebi moraju uključivati mjere za smanjenje rizika.</p> <p>Proizvođač osigurava strogo održavanje okolišnih uvjeta i analizu kontrole kvalitete tijekom procesa proizvodnje.</p>

⁽¹⁾ Dodatni podaci o identifikaciji i specifikaciji aktivne tvari dostupni su u izvješću o pregledu.

PRILOG II.

U dijelu B Priloga Provedbenoj uredbi (EU) br. 540/2011 dodaje se sljedeći unos:

Broj	Uobičajeni naziv, identifikacijski brojevi	Kemijski naziv prema IUPAC-u	Čistoća (1)	Datum odobrenja	Prestanak odobrenja	Posebne odredbe
„83.	<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> soj D747 Referentni broj u zbirci kultura službe za istraživanja u području poljoprivrede (NRRL), Peoria, Illinois, SAD: B-50405 Broj depozita u međunarodnom depozitoriju patentiranih organizama, Tokio, Japan: FERM BP-8234.	Nije primjenjivo	Najmanja koncentracija: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1. travnja 2015.	31. ožujka 2025.	Za provedbu jedinstvenih načela iz članka 29. stavka 6. Uredbe (EZ) br. 1107/2009 uzimaju se u obzir zaključci izvješća o pregledu za <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> soj D747, a posebno njegovi dodaci I. i II. u završnoj verziji donesenoj u Stalnom odboru za bilje, životinje, hranu i hranu za životinje 10. listopada 2014. U ovoj cjelokupnoj ocjeni države članice moraju obratiti posebnu pozornost na zaštitu primjenitelja i radnika, uzimajući u obzir da se smatra da <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> soj D747 može uzrokovati preosjetljivost. Uvjeti uporabe prema potrebi moraju uključivati mjere za smanjenje rizika. Proizvođač osigurava strogo održavanje okolišnih uvjeta i analizu kontrole kvalitete tijekom procesa proizvodnje.”

(1) Dodatni podaci o identifikaciji i specifikaciji aktivne tvari dostupni su u izvješću o pregledu.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1317/2014**od 11. prosinca 2014.****o produženju prijelaznih razdoblja povezanih s kapitalnim zahtjevima za izloženosti prema središnjim drugim ugovornim stranama iz uredbi (EU) br. 575/2013 i (EU) br. 648/2012 Europskog parlamenta i Vijeća****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 575/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 26. lipnja 2013. o bonitetnim zahtjevima za kreditne institucije i investicijska društva i o izmjeni Uredbe (EU) br. 648/2012 ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 497. stavak 3.,

budući da:

- (1) Kako bi se izbjeglo narušavanje međunarodnih financijskih tržišta i spriječilo kažnjavanje institucija na način da se na njih primjenjuju viši kapitalni zahtjevi tijekom postupaka izdavanja odobrenja postojećim središnjim drugim ugovornim stranama i njihova priznavanja, člankom 497. stavcima 1. i 2. Uredbe (EU) br. 575/2013 utvrđeno je prijelazno razdoblje tijekom kojeg će se sve središnje druge ugovorne strane s kojima institucije s poslovnim nastanom u Uniji obavljaju poravnanje transakcija smatrati kvalificiranim središnjim drugim ugovornim stranama.
- (2) Uredbom (EU) br. 575/2013 izmijenjena je i Uredba (EU) br. 648/2012 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ u pogledu određenih ulaznih podataka za izračun kapitalnih zahtjeva institucija za izloženosti prema središnjim drugim ugovornim stranama. U skladu s time, člankom 89. stavkom 5.a Uredbe (EU) br. 648/2012 zahtijeva se od određenih središnjih drugih ugovornih strana da u ograničenom razdoblju izvješćuju o ukupnom iznosu inicijalne marže koju su primile od svojih članova sustava poravnanja. To prijelazno razdoblje odgovara razdoblju utvrđenom člankom 497. Uredbe (EU) br. 575/2013.
- (3) Utvrđeno je da će i prijelazno razdoblje za kapitalne zahtjeve utvrđeno člankom 497. stavcima 1. i 2. Uredbe (EU) br. 575/2013 i prijelazno razdoblje za izvješćivanje o inicijalnoj marži utvrđeno u članku 89. stavku 5.a prvom i drugom podstavku Uredbe (EU) br. 648/2012 isteći 15. lipnja 2014.
- (4) Člankom 497. stavkom 3. Uredbe (EU) br. 575/2013 Komisija se ovlašćuje za donošenje provedbenog akta kako bi se u iznimnim situacijama prijelazno razdoblje produžilo za šest mjeseci. To je produženje potrebno primjenjivati i u odnosu na rokove utvrđene člankom 89. stavkom 5.a Uredbe (EU) br. 648/2012. Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 591/2014 ⁽³⁾ ta su prijelazna razdoblja već produžena za šest mjeseci, do 15. prosinca 2014.
- (5) Postupak izdavanja odobrenja postojećim središnjim drugim ugovornim stranama s poslovnim nastanom u Uniji u tijeku je, ali neće biti završen do 15. prosinca 2014. U pogledu postojećih središnjih drugih ugovornih strana s poslovnim nastanom u trećim zemljama koje su već podnijele zahtjev za priznavanje, za sada nije odobreno još nijedno priznanje takvim središnjim drugim ugovornim stranama. Dodatnim produženjem prijelaznog razdoblja stoga će se institucijama s poslovnim nastanom u Uniji (ili njihovim društvima kćerima s poslovnim nastanom u trećim zemljama) omogućiti izbjegavanje znatnih povećanja kapitalnih zahtjeva zbog nedostatka priznatih središnjih drugih ugovornih strana s poslovnim nastanom u svakoj od tih relevantnih trećih zemalja i pružanje, na održiv i pristupačan način, usluga poravnanja koje su tim institucijama Unije potrebne. Iako bi takvo povećanje bilo tek privremeno, ono bi moglo rezultirati povlačenjem tih institucija kao izravnih sudionika u takvim središnjim drugim ugovornim stranama i stoga uzrokovati narušavanje tržišta na kojima spomenute središnje druge ugovorne strane posluju. Stoga je potrebno dodatno produženje prijelaznih razdoblja za šest mjeseci, odnosno do 15. lipnja 2015.
- (6) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Europskog odbora za bankarstvo,

⁽¹⁾ SL L 176, 27.6.2013., str. 1.

⁽²⁾ Uredba (EU) br. 648/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2012. o OTC izvedenicama, središnjoj drugoj ugovornoj strani i trgovinskom repozitoriju (SL L 201, 27.7.2012., str. 1.).

⁽³⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 591/2014 od 3. lipnja 2014. o produženju prijelaznih razdoblja povezanih s kapitalnim zahtjevima za izloženosti prema središnjim drugim ugovornim stranama iz Uredbe (EU) br. 575/2013 i Uredbe (EU) br. 648/2012 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 165, 4.6.2014., str. 31.).

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Razdoblja od 15 mjeseci iz članka 497. stavaka 1. i 2. Uredbe (EU) br. 575/2013 odnosno iz članka 89. stavka 5.a podstavaka prvog i drugog Uredbe (EU) br. 648/2012, koja su već produžena u skladu s člankom 1. Provedbene uredbe (EU) br. 591/2014, produžuju se za dodatnih šest mjeseci.

Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu 11. prosinca 2014.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1318/2014**od 11. prosinca 2014.****o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2005. o uspostavi liste Zajednice koja sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji obavlja let i stavljanju izvan snage članka 9. Direktive 2004/36/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 4. stavak 2.,

budući da:

- (1) Uredbom Komisije (EZ) br. 474/2006 ⁽²⁾ uspostavljen je popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije, iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005.
- (2) U skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 2111/2005, neke države članice i Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (EASA) dostavile su Komisiji relevantne informacije u vezi s ažuriranjem tog popisa. Relevantne informacije dostavile su i neke treće zemlje. Popis Zajednice potrebno je ažurirati na temelju tih informacija.
- (3) Komisija je obavijestila sve zračne prijevoznike kojih se to tiče izravno ili preko regulatornih tijela odgovornih za njihov nadzor navodeći bitne činjenice i razmatranja koja čine osnovu za donošenje odluke da se za njih uvede zabrana letenja unutar Unije ili izmijene uvjeti zabrane letenja koja je uvedena za zračne prijevoznike s popisa Zajednice.
- (4) Komisija je zračnim prijevoznicima kojih se to tiče dala mogućnost uvida u dokumente koje su dostavile države članice kao i mogućnost da podnesu pisane primjedbe i daju usmeni podnesak Komisiji i Odboru osnovanom Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3922/1991 ⁽³⁾ („Odbor za sigurnost zračnog prometa”).
- (5) Komisija je Odboru za sigurnost zračnog prometa dostavila ažurirane podatke o tekućim zajedničkim savjetovanjima u okviru Uredbe (EZ) br. 2111/2005 i njezine provedbene Uredbe Komisije (EZ) br. 473/2006 ⁽⁴⁾ s nadležnim tijelima i zračnim prijevoznicima iz Angole, Bocvane, Gruzije, Republike Gvineje, Indije, Indonezije, Kazahstana, Kirgiske Republike, Libanona, Libije, Madagaskara, Islamske Republike Mauritanije, Mozambika, Nepala, Filipina, Svetog Tome i Prinsipea, Sudana i Zambije. Odbor za sigurnost zračnog prometa također je od Komisije primio informacije o Afganistanu, Gani, Iranu i Sjevernoj Koreji. Komisija je Odboru za sigurnost zračnog prometa dostavila i ažurirane podatke o tehničkom savjetovanju s Ruskom Federacijom.
- (6) EASA je Odboru za sigurnost zračnog prometa izložila rezultate analize izvješća o nadzorima koje je provela Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) u okviru svojeg Univerzalnog programa nadzora sigurnosti (USOAP). Države članice pozvane su da prednost daju inspekcijskim pregledima na stajanci zračnih prijevoznika licenciranih u državama za koje je ICAO utvrdio znatne sigurnosne nedostatke (SSC) ili za koje je EASA zaključila da u njihovim sustavima nadzora sigurnosti postoje bitni nedostaci. Uz savjetovanja koja je Komisija provela u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005, davanjem prednosti inspekcijskim pregledima na stajanci omogućit će se pribavljanje dodatnih informacija o razini sigurnosti zračnih prijevoznika licenciranih u tim državama.

⁽¹⁾ SL L 344, 27.12.2005., str. 15.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 474/2006 od 22. ožujka 2006. o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 84, 23.3.2006., str. 14.).

⁽³⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 3922/1991 od 16. prosinca 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (SL L 373, 31.12.1991., str. 4.).

⁽⁴⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 473/2006 od 22. ožujka 2006. o utvrđivanju provedbenih pravila za popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 84, 23.3.2006., str. 8.).

- (7) EASA je Odboru za sigurnost zračnog prometa izložila rezultate analize inspekcijskog pregleda na stajanci obavljenih prema programu ocjenjivanja sigurnosti stranih zrakoplova (SAFA) u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 ⁽¹⁾.
- (8) EASA je Odboru za sigurnost zračnog prometa izložila i projekte tehničke pomoći koji se provode u zemljama na koje su utjecale mjere ili nadzor uvedeni u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005. Odbor je obaviješten o planovima EASA-e i zahtjevima za dodatnu tehničku pomoć i suradnju radi poboljšanja administrativnih i tehničkih mogućnosti tijela nadležnih za civilno zrakoplovstvo u cilju rješavanja bilo kakve neusklađenosti s primjenjivim međunarodnim normama. Države članice pozvane su da na bilateralnoj osnovi, a u koordinaciji s Komisijom i EASA-om, odgovore na te zahtjeve. Komisija je u tom pogledu naglasila korist od dostavljanja informacija međunarodnoj zrakoplovnoj zajednici – osobito putem ICAO-ove baze podataka SCAN – o tehničkoj pomoći koju pružaju Unija i države članice radi poboljšanja zrakoplovne sigurnosti u cijelom svijetu.
- (9) Odbor za sigurnost zračnog prometa također je saslušao izlaganje Eurocontrola s ažuriranim podacima o statusu funkcije za uzbunjivanje SAFA-e i o najnovijim statističkim podacima koji se odnose na poruke upozorenja o zabranjenim prijevoznicima.

Prijevoznici iz Europske unije

- (10) Nakon EASA-ine analize informacija dobivenih pregledom na stajanci zrakoplova zračnih prijevoznika iz Unije ili inspekcijskim pregledima radi provjere usklađenosti s normama koje je provela EASA kao i posebnih inspekcijskih pregleda i nadzora koje su provela nacionalna zrakoplovna tijela, nekoliko država članica poduzelo je određene mjere osiguranja provedbe te o njima obavijestilo Komisiju i Odbor za sigurnost zračnog prometa. Grčka je izvijestila da je grčko tijelo za sigurnost zračnog prometa (Hellenic CAA) provelo inspekcijske preglede prijevoznika *Gain Jet Aviation* i *Skygreece Airlines*. Prilikom dodatnih pregleda nisu primijećeni značajniji problemi.
- (11) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoji neposredan sigurnosni rizik kao posljedica nepoštovanja odgovarajućih sigurnosnih normi od strane zračnih prijevoznika u Uniji, države članice ponovile su svoju spremnost da reagiraju u skladu s time.

Zračni prijevoznici iz Angole

- (12) Uredbom (EZ) br. 474/2006, kako je izmijenjena Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 1197/2011 ⁽²⁾ dopušta se prijevozniku TAAG *Angolan Airlines* koji je certificiran u Angoli da prometuje u Uniju s četiri zrakoplova tipa Boeing 737-700 registarskih oznaka D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH i D2-TBJ, tri zrakoplova tipa Boeing 777-200 registarskih oznaka D2-TED, D2-TEE i D2-TEF te dva zrakoplova tipa Boeing 777-300 registarskih oznaka D2-TEG i D2-TEH.
- (13) Dana 21. studenoga 2014. prijevoznik TAAG *Angolan Airlines* podnio je zahtjev putem nadležnih tijela Angole (INAVIC) za uvrštenje novog zrakoplova tipa Boeing 777-300 u Prilog B Uredbi (EZ) br. 474/2006. Međutim, postoje kronične poteškoće u uspostavljanju i održavanju redovnog kontakta s INAVIC-om i prijevoznikom TAAG *Angolan Airlines*. Te su poteškoće izražene i u INAVIC-ovim kontaktima s ICAO-om, što je u nedavnoj prošlosti dovelo do niza otkazivanja prethodno dogovorenih pregleda ICAO-a. To ukazuje na probleme u internoj komunikaciji unutar prijevoznika TAAG *Angolan Airlines* i unutar INAVIC-a, kao i među njima, zbog čega je teško procijeniti ugrožava li se sigurnost prihvaćanjem zahtjeva prijevoznika TAAG *Angolan Airlines*. Stoga, Komisija smatra da je najbolje zatražiti od INAVIC-a i prijevoznika TAAG *Angolan Airlines* da ubuduće u potpunosti surađuju s Komisijom, s perspektivom detaljnog pregleda svih aspekata sadašnjeg stanja u pogledu sigurnosti, uključujući tematiku dodavanja novih zrakoplova u flotu prijevoznika TAAG *Angolan Airlines*.
- (14) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem dodatnih zrakoplova prijevoznika TAAG *Angolan Airlines*.

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

⁽²⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1197/2011 od 21. studenoga 2011. (SL L 303, 22.11.2011., str. 14.). Vidjeti posebice uvodne izjave 26. do 30. ove Uredbe.

- (15) Države članice moraju, davanjem prednosti pregledima zrakoplova zračnog prijevoznika TAAG *Angolan Airlines* na stajanci u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012. nastaviti provjeravati poštuje li taj prijevoznik odgovarajuće sigurnosne norme.

Zračni prijevoznici iz Bocvane

- (16) U travnju 2013. ICAO je izvršio koordiniranu validacijsku misiju (ICVM) u Bocvani. Rezultati te koordinirane validacijske misije djelomično su pozitivni: Poboljšana je stvarna provedba. Međutim, bilo je i negativnih rezultata, s obzirom na to da su utvrđena dva znatna sigurnosna nedostatka. Nadalje, od 2010. dogodile su se dvije nesreće zrakoplova koji su registrirani u Bocvani.
- (17) Na temelju dostupnih informacija, sadašnjeg nedostatka učinkovite provedbe standarda i preporučenih praksi ICAO-a, dva znatna sigurnosna nedostatka, dvije nesreće i neredovite komunikacije između Komisije i bocvanskog tijela za civilno zrakoplovstvo (CAAB), Komisija je 8. srpnja 2014. u pismu CAAB-u zatražila informacije o zračnim prijevoznicima certificiranim u Bocvani.
- (18) CAAB je 3. listopada 2014. odgovorio na zahtjev i pružio tražene informacije u namjeri da pokaže kako država učinkovito provodi standarde i preporučene prakse ICAO-a i rješava dva znatna sigurnosna nedostatka.
- (19) Na temelju tih informacija može se zaključiti da bi CAAB želio da ICAO provede još jednu koordiniranu validacijsku misiju tijekom ove godine u svrhu provjere jesu li korektivne mjere koje su poduzete dovoljne kako bi se riješila ta dva znatna sigurnosna nedostatka.
- (20) Procjena dobivenih podataka nadalje pokazuje da su svi zračni prijevoznici ponovno certificirani i da su istog dana dobili nove svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC-ove). To će prouzročiti veliko opterećenje za CAAB svaki put kad se te svjedodžbe budu morale obnavljati. CAAB je razvio program nadzora u svrhu nadzora sigurnosti zračnih prijevoznika, ali provedba tog programa kasni. Konačno, tijekom nadzora zabilježen je samo ograničen broj rezultata te je u skladu s tim teško odrediti sposobnost CAAB-a da riješi sigurnosne probleme u nastanku. Radi pojašnjenja tih pitanja, Komisija će zatražiti dodatne informacije te će pozvati CAAB na tehnički sastanak kako bi se razmotrile dodatne pojedinosti u pogledu stanja nadzora sigurnosti u Bocvani.
- (21) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem zračnih prijevoznika iz Bocvane.

Zračni prijevoznici iz Gruzije

- (22) Nastavljaju se savjetovanja s nadležnim tijelima Gruzije (GCAA) s ciljem praćenja kako GCAA provodi plan korektivnih mjera koji je razvijen nakon što je u ICAO-ovom sveobuhvatnom pregledu sustava (CSA) u listopadu 2013. utvrđen znatni sigurnosni nedostatak.
- (23) Na temelju podataka koje je dostavila GCAA u vezi s mjerama koje je GCAA poduzela kako bi se uklonio znatan sigurnosni nedostatak, Komisija je zaključila da nije neophodno da se GCAA pojavi na sjednici Odbora za sigurnost zračnog prometa. Komisija je Odboru za sigurnost zračnog prometa podnijela izvješće u vezi s provedbom plana korektivnih mjera GCAA-e.
- (24) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem zračnih prijevoznika iz Gruzije.

Zračni prijevoznici iz Republike Gvineje

- (25) Kao što je dogovoreno na sastanku u Bruxellesu u siječnju 2013., nadležna tijela Republike Gvineje (DNAC) redovito su dostavljala informacije o tekućoj provedbi plana korektivnih mjera koji je u prosincu 2012. odobrio ICAO te o povezanim aktivnostima.

- (26) U najnovijem izvješću o napretku, zaprimljenom 21. listopada 2014., iznose se detalji o najnovijim aktivnostima i razvoju u provedbi plana korektivnih mjera. Nastavlja se izobrazba osoblja kako bi se dodatno poboljšala sposobnost nadzora, uglavnom u području plovidbenosti i operacija. DNAC je nastavio rješavati preostale probleme koji su utvrđeni USOAP-om, naime povezana pitanja protokola, uporabom ICAO-ovog mrežnog alata za stalno praćenje (CMA). Od početka kolovoza do kraja rujna 2014. ICAO je izvršio validaciju pitanja protokola bez prisutnosti, podložnu daljinskoj provjeri. Rezultat toga bilo je malo poboljšanje ukupnog stvarnog ispunjenja zahtjeva u pogledu osam kritičnih elemenata.
- (27) U pripremi je zakonodavna inicijativa kojom bi se DNAC pretvorio u neovisno, financijski i operativno autonomno tijelo za civilno zrakoplovstvo, s vlastitom upravljačkom strukturom. Očekuje se da će se u siječnju 2015. uspostaviti tijelo za civilno zrakoplovstvo Gvineje (AGAC) koje bi trebalo biti u potpunosti u skladu s ICAO-ovim zahtjevima.
- (28) Svi su prethodni AOC-ovi suspendirani krajem ožujka 2013. Još uvijek je u tijeku postupak certifikacije u potpunosti usklađen sa ICAO-om (u pet faza) nacionalnog zračnog prijevoznika *PROBIZ Guinée* za jedan zrakoplov tipa BE90, uz pomoć i potporu posebne misije Afričke konferencije za civilno zrakoplovstvo/organizacije za nadzor sigurnosti zračnog prometa grupe potpisnika Sporazuma iz Banjula (Banjul Accord Group), uključujući i istodobno osposobljavanje inspektora DNAC-a na radnom mjestu za primjenu cjelokupnog postupka. Dva druga zračna prijevoznika – *Eagle Air Guinée* i *Sahel Aviation Service Guinée* – također su započela postupak certifikacije. DNAC očekuje da će, uz potporu regionalnog ICAO-ovog ureda u Dakaru, zaključiti postupak certifikacije za sva tri zračna prijevoznika do kraja 2014.
- (29) DNAC je zatražio koordiniranu validacijsku misiju (ICVM) kako bi se potvrdio napredak u provedbi plana korektivnih mjera. ICAO je prvotno imao u planu izvršiti koordiniranu validacijsku misiju u svibnju 2014. Smjene viših rukovoditelja u Ministarstvu prometa uzrokovale su kašnjenje te se koordinirana validacijska misija planira okvirno za drugu polovinu rujna 2014. Zbog aktualne epidemije ebole, koordinirana validacijska misija te ICAO-ova misija potpore, planirane za srpanj 2014., odgođene su do daljnjega.
- (30) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem zračnih prijevoznika iz Republike Gvineje.
- (31) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoji neposredan sigurnosni rizik kao posljedica nepoštovanja međunarodnih sigurnosnih normi, Komisija može biti prisiljena poduzeti mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Indije

- (32) Dana 7. studenoga 2014. održan je tehnički sastanak u Bruxellesu. Na sastanku su sudjelovali: Komisija, Europska agencija za sigurnost zračnog prometa i visoki predstavnici indijske Glavne uprave za civilno zrakoplovstvo (DGCA). Tema sastanka bila je usklađenost Indije s međunarodnim obvezama u pogledu sigurnosti i nadzora, uključujući odluku Savezne uprave za zrakoplovstvo SAD-a (FAA) da Indiji snizi kategoriju usklađenosti sa standardima s kategorije 1 na kategoriju 2 zbog nedostataka koji su utvrđeni revizijom ocjene sigurnosti međunarodnog zrakoplovstva (IASA). DGCA je dostavila podatke o situaciji u pogledu svojeg plana korektivnih mjera kojim bi se trebalo riješiti probleme zbog kojih je FAA Indiji snizila kategoriju usklađenosti. DGCA je ponovila da je poduzela mjere za rješavanje većine problema koje je utvrdila FAA te da je za preostala problematična područja donijela strukturirani plan korektivnih mjera. Uz to, na tehničkom je sastanku DGCA iznijela informacije u pogledu pitanja održivosti i o povezanim poboljšanjima koja su u tijeku.
- (33) Tijekom tog tehničkog sastanka DGCA je potvrdila svoju spremnost da ostane u potpunosti uključena u tekući dijalog o pitanjima sigurnosti s Komisijom, uključujući dodatne sastanke ako ih Komisija bude smatrala nužnima. DGCA se također obvezala da će Komisiji dostaviti sve relevantne podatke o pitanjima sigurnosti kao dio službenih savjetovanja s tijelima koja su odgovorna za regulatorni nadzor zračnih prijevoznika certificiranih u Indiji u skladu s odredbama iz članka 3. stavka 2. Uredbe Komisije (EZ) br. 473/2006.
- (34) Na temelju informacija iznesenih na tehničkom sastanku održanom 7. studenoga 2014. i obveza koje je tom prilikom preuzela DGCA, Komisija smatra da u ovoj fazi nije nužno uvođenje operativnih ograničenja za indijske zračne prijevoznike.
- (35) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem zračnih prijevoznika iz Indije.

- (36) Države članice moraju nastaviti provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih sigurnosnih normi davanjem prednosti pregledima na stajanci indijskih prijevoznika u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

Zračni prijevoznici iz Indonezije

- (37) Nastavljaju se savjetovanja s nadležnim tijelima Indonezije (DGCA) radi praćenja napretka koji DGCA ostvaruje kako bi osigurala da se nadzor sigurnosti svih zračnih prijevoznika certificiranih u Indoneziji provodi u skladu s međunarodnim sigurnosnim normama.
- (38) Uzimaju se u obzir naponi DGCA da uspostavi sustav zrakoplovstva koji je u potpunosti usklađen s normama ICAO-a. Također je primijećeno da je DGCA pokazala potrebnu razinu transparentnosti, kao i spremnost da podijeli informacije.
- (39) ICAO je u razdoblju od 5. do 14. svibnja 2014. proveo sveobuhvatni pregled sustava. Završno izvješće o tom pregledu dostupno je od 18. studenoga 2014., a njegovi rezultati pokazuju da su potrebna znatna poboljšanja u sustavu nadzora sigurnosti u Indoneziji. DGCA je ICAO-u predložila plan korektivnih mjera radi rješavanja problema koji su utvrđeni navedenim pregledom.
- (40) U rujnu 2014. Indonezijski nacionalni odbor za sigurnost prometa objavio je konačno izvješće o nesreći prijevoznika Lion Air koja se zbila 13. travnja 2013. na Baliju. Sveobuhvatno izvješće sadržava analizu nesreće i daje preporuke u pogledu sigurnosti za, između ostalih, zračnog prijevoznika i DGCA.
- (41) Trenutačno međutim nema objektivnih i uvjerljivih dokaza da je provedba plana korektivnih mjera i preporuka u pogledu sigurnosti zadovoljavajuća.
- (42) U pismu od 20. listopada 2014. DGCA je obavijestila Komisiju da su od zadnjeg ažuriranja do tog datuma certificirana četiri nova zračna prijevoznika, poimence AOC br. 121-042 izdan je prijevozniku *PT. MY INDO Airlines* 15. kolovoza 2014., AOC br. 121-054 izdan je prijevozniku *PT Indonesia Air Asia Extra* 28. kolovoza 2014., AOC br. 135-052 izdan je prijevozniku *PT. Elang Lintas Indonesia* 28. veljače 2014. i AOC br. 135-053 izdan je prijevozniku *PT. Elang Nusantara Air* 12. ožujka 2014. Međutim, DGCA nije dostavila dokaze da je nadzor sigurnosti tih zračnih prijevoznika osiguran u skladu s međunarodnim sigurnosnim normama.
- (43) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 stoga je ocijenjeno da bi popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti kako bi se ta četiri zračna prijevoznika uključila u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

Zračni prijevoznici iz Kazahstana

- (44) Nastavljaju se savjetovanja s nadležnim tijelima Kazahstana (CAC) radi praćenja napretka koji CAC ostvaruje kako bi osigurao da se nadzor sigurnosti svih zračnih prijevoznika certificiranih u Kazahstanu provodi u skladu s međunarodnim sigurnosnim normama.
- (45) CAC je izvjestio Komisiju o razvoju događaja u vezi s koordiniranom validacijskom misijom koja je izvršena od 27. svibnja do 4. lipnja 2014. u Kazahstanu, uključujući i situaciju u pogledu dva znatna sigurnosna nedostatka koje je ICAO zabilježio 2009. godine. CAC je posebno naveo da je riješen jedan znatan sigurnosni nedostatak u pogledu izdavanja svjedodžbi o plovidbenosti zrakoplova, dok je drugi, koji se odnosi na postupak certifikacije za izdavanje svjedodžbi zračnih prijevoznika, i dalje aktualan.
- (46) Prijevoznik *Air Astana* također je dostavio svoje redovno izvješće o razvoju događaja u pogledu sigurnosti u vlastitom poduzeću, posebno u vezi s nedavnim promjenama u dijelu svoje flote koji smije prometovati u Uniji. Većina novonabavljenih zrakoplova su novi zrakoplovi koji su u najmu po modelu financijskog leasinga. Također je u određenoj mjeri povećan trenutačni i planirani opseg operacija.
- (47) Na temelju dostupnih informacija o sustavu nadzora sigurnosti u Kazahstanu ustanovljeno je da u zrakoplovnim tijelima te zemlje postoji nedostatak adekvatno osposobljenih i iskusnih inspektora koji bi bili zaduženi za vođenje poslova certifikacije za izdavanje AOC-ova i posebnih ovlaštenja, te ona u ovom trenutku ne mogu osigurati kontinuiran nadzor u području zrakoplovnih operacija. Kazahstanska tijela stoga se i dalje snažno potiču na dodatne napore za postizanje usklađenosti s međunarodnim sigurnosnim normama.

- (48) Komisija i EASA namjeravaju pažljivo pratiti napredak CAC-a u zapošljavanju, zadržavanju i osposobljavanju inspektora, kao i korake koje CAC poduzme u svrhu provedbe plana korektivnih mjera u vezi s preostalim znatnim sigurnosnim nedostatkom.
- (49) Dana 29. rujna 2014. Komisija je zatražila od CAC-a ažurirane informacije o zračnim prijevoznicima koji posluju pod nadzorom CAC-a, posebno informacije koje se odnose na oduzimanje svjedodžbi zračnih prijevoznika. CAC je odgovorio i izvjestio Komisiju o svjedodžbama zračnih prijevoznika koje su izdane u Kazahstanu i dostavio dokaze o oduzimanju tri AOC-a, poimence AOC-a prijevoznika *Jet One*, *Luk Aero* i *Air Trust Aircompany*.
- (50) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 stoga je ocijenjeno da bi popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti kako bi se prijevoznici *Jet One*, *Luk Aero* i *Air Trust Aircompany* izbrisali iz Priloga A Uredbi (EZ) br. 474/2006.
- (51) Države članice moraju nastaviti provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih sigurnosnih normi davanjem prednosti pregledima na stajanci zrakoplova prijevoznika *Air Astana* u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

Zračni prijevoznici iz Kirgiske Republike

- (52) U dopisima od 18. listopada 2014. i 13. studenoga 2014. nadležno tijelo Kirgiske Republike (KG CAA) dostavilo je ažurirane informacije o zračnim prijevoznicima certificiranim u toj državi, za koje trenutno vrijedi zabrana prometovanja u Uniji. Kako se navodi u tim dopisima i priloženoj dokumentaciji, KG CAA je suspendirao AOC-ove četiri zračna prijevoznika, poimence *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* i *Click Airways*, i ukinuo AOC prijevoznika *Kyrgyz Trans Avia*. Prema zakonu Kirgiske Republike, suspenzija AOC-a je jednaka ukidanju ako imatelj suspendirane svjedodžbe ne zatraži postupak certifikacije u roku od tri mjeseca nakon suspenzije. Nakon suspenzije AOC-ova prijevoznika *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* i *Click Airways*, oni nisu zatražili certifikaciju. Stoga se njihovi AOC-ovi mogu smatrati ukinutima.
- (53) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 stoga je ocijenjeno da bi popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti kako bi se prijevoznici *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* i *Kyrgyz Trans Avia* izbrisali iz Priloga A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

Zračni prijevoznici iz Libanona

- (54) Nastavljaju se savjetovanja s nadležnim tijelima Libanona (DGCA Libanon) s ciljem potvrđivanja da Libanon otklanja nedostatke koje je utvrdio ICAO tijekom koordinirane validacijske misije izvršene u Libanonu od 5. do 11. prosinca 2012. DGCA Libanon je utvrdio plan korektivnih mjera i sada prema tome provodi mjere, posebno u vezi sa znatnim sigurnosnim nedostatkom koji se tiče certifikacije zračnih prijevoznika u Libanonu.
- (55) Na tehničkom sastanku 14. srpnja 2014., DGCA Libanon je dostavio informacije o promjeni u svojoj upravljačkoj strukturi, uvođenju novog osoblja (zaposlenog u DGCA Libanonu i upućenog iz *Middle East Airlines*), poboljšanoj identifikaciji temeljnih uzroka znatnog sigurnosnog nedostatka i činjenici da je na političkoj razini prepoznata potreba za poboljšanjima u Libanonu. DGCA Libanon je dostavio kompletnu listu postojećih AOC-ova u Libanonu i informacije o obnavljanju AOC-a dva zračna prijevoznika.
- (56) DGCA Libanon izvjestio je Komisiju da je izvješće o rješavanju znatnog sigurnosnog nedostatka poslano ICAO-u. Međutim, još uvijek treba provjeriti provedbu tih korektivnih mjera.
- (57) Dana 14. i 15. listopada 2014. Komisija je neslužbeno posjetila DGCA Libanon. Tijekom tog posjeta Libanon je istaknuo napredak koji je DGCA postigao od srpnja 2014., što je u velikoj mjeri rezultat dobre komunikacije s Unijom. Libanon ozbiljno shvaća znatni sigurnosni nedostatak na koji je upozorila Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo te je izvršio provjeru svih svjedodžbi zračnih prijevoznika. DGCA Libanon je napomenuo da Glavni direktorat za civilno zrakoplovstvo sada ima sve ovlasti za nadzor svih sigurnosnih aspekata svih zračnih prijevoznika, iako još ne postoji autonomno tijelo za civilno zrakoplovstvo s adekvatnim resursima. Libanon je 9. studenoga 2014. dostavio dodatne informacije o svom Planu mjera za sigurnost zrakoplovstva, uključujući planove za daljnji razvoj autonomnog tijela za civilno zrakoplovstvo.

- (58) S obzirom na sve navedeno, savjetovanja s libanonskim tijelima trebaju se nastaviti u skladu s člankom 3. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 473/2006.
- (59) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem zračnih prijevoznika iz Libanona.
- (60) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredan sigurnosni rizik kao posljedica nepoštovanja međunarodnih sigurnosnih normi, Komisija može biti prisiljena poduzeti mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Libije

- (61) U travnju 2012. libijsko nadležno tijelo (LYCAA) pristalo je obustaviti letove u Uniju svih zračnih prijevoznika certificiranih u Libiji. Namjera je bila osigurati LYCAA-i vrijeme za ponovnu certifikaciju tih zračnih prijevoznika i uspostavljanje dostatnih sposobnosti nadzora kako bi se moglo jamčiti usklađenost s međunarodnim sigurnosnim normama.
- (62) Komisija i dalje prati učinkovitost spomenute obustave. Komisija također provodi redovita savjetovanja s LYCAA-om o napretku u području reforme sustava sigurnosti civilnog zrakoplovstva u Libiji.
- (63) Do ožujka 2014. primijećen je određen napredak na razini LYCAA-e i na razini glavnih zračnih prijevoznika – *Libyan Airlines* i *Afriqiyah Airways*. Međutim, certifikacija zračnih prijevoznika trajala je puno duže nego što se očekivalo.
- (64) Kako je Komisija već navela u travnju 2014. ⁽¹⁾, prije nego se LYCAA-i može dopustiti izdavanje odobrenja libijskim prijevoznicima za prometovanje u Uniji, Komisiji se trebaju pružiti zadovoljavajući dokazi da je postupak ponovne certifikacije uspješno završen te da je uspostavljen održiv trajni nadzor u skladu s normama ICAO-a.
- (65) Međutim, sigurnosna situacija u Libiji znatno se pogoršala tijekom lipnja i srpnja 2014., poglavito nakon izbijanja sukoba u području međunarodne zračne luke u Tripoliju. Nestabilna sigurnosna situacija traje i dalje. Spomenuti sukobi imali su za posljedicu znatna razaranja; u međunarodnoj zračnoj luci u Tripoliju teško je oštećena infrastruktura, zgrade i zrakoplovi na tlu te su zbog toga zračna luka i lokalni zračni prostor izvan upotrebe.
- (66) S obzirom na nejasno stanje u pogledu sposobnosti LYCAA-e da pravilno nadzire svoje zračne prijevoznike, nakon sukoba i zbog odsutnosti stabilne i djelotvorne vlade, Komisija više nije dovoljno sigurna da LYCAA još uvijek ima sposobnost obustave letova zračnih prijevoznika iz Libije u Uniju. Komisija nije uvjerena da LYCAA može ispunjavati svoje međunarodne obveze u pogledu nadzora sigurnosti svojih zračnih prijevoznika. Komisija je zabrinuta i zbog činjenice da je velik broj zrakoplova oštećen tijekom sukoba i upitno je vodi li se na odgovarajući način računa o njihovoj plovidbenosti.
- (67) Iz usmenog podneska LYCAA-e Komisiji i Odboru za sigurnost zračnog prometa 25. studenoga 2014. o mjerama koje je poduzela radi poboljšavanja sigurnosti zrakoplovstva u Libiji jasno je da, unatoč naporima koje je uložila LYCAA pod sadašnjim rukovodstvom, i dalje postoje ozbiljni razlozi za zabrinutost zbog neposrednih rizika za sigurnost zračnog prometa koji nisu u dovoljnoj mjeri pod kontrolom. Zabrinutost je još veća zbog trenutnog nestabilnog stanja.
- (68) Zbog nejasnog stanja u pogledu sposobnosti LYCAA-e za zadovoljavajući nadzor libijskih zračnih prijevoznika i kontrolu neposrednih rizika za sigurnost, procijenjeno je da LYCAA nije u stanju ispunjavati svoje međunarodne obveze u pogledu sigurnosti zračnog prometa.
- (69) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 stoga je ocijenjeno da bi popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti kako bi se svi zračni prijevoznici certificirani u Libiji uključili u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

⁽¹⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 368/2014 od 10. travnja 2014. (SL L 108, 11.4.2014., str. 16.). Vidjeti posebno uvodnu izjavu 64. ove Uredbe.

Zračni prijevoznici s Madagaskara

- (70) Aktivno se nastavljaju savjetovanja s nadležnim tijelima Madagaskara radi praćenja napretka koji su ta tijela ostvarila kako bi se osiguralo da se nadzor sigurnosti svih zračnih prijevoznika certificiranih na Madagaskaru obavlja u skladu s međunarodnim sigurnosnim normama.
- (71) Komisija je uz pomoć EASA-e s nadležnim tijelima Madagaskara i predstavnicima zračnog prijevoznika *Air Madagascar* održala sastanak u svrhu savjetovanja 23. listopada 2014. Na tom je sastanku zračni prijevoznik iznio informacije o razvoju svoje flote i posebno izvijestio da će dva zrakoplova tipa Boeing 737 koji su spomenuti u Prilogu B Uredbi (EU) br. 474/2006 od 2015. biti postupno zamjenjivani zrakoplovima istog tipa te da će jedan zrakoplov tipa ATR 72-600 biti dodan u flotu tijekom prvog tromjesečja 2015.
- (72) Dana 10. studenoga 2014. prijevoznik *Air Madagascar* zatražio je izmjenu Priloga B kako bi se dopustilo prometovanje novim zrakoplovima tipa Boeing 737 koji će u floti tog prijevoznika zamijeniti postojeće zrakoplove tipa Boeing 737, kao i prometovanje zrakoplovima tipa ATR 72-600 koji će biti dodani u flotu.
- (73) Prijevoznik *Air Madagascar* dostavio je dokaze o poboljšanju sigurnosti svoje flote. U vezi s operacijama sa zrakoplovom tipa B737 nadležna tijela Madagaskara navela su da su zadovoljna trenutačnom razinom usklađenosti zračnog prijevoznika *Air Madagascar* sa zahtjevima ICAO-a. Države članice i EASA potvrdile su da pri pregledima na stajanci obavljenima u zračnim lukama Unije u okviru programa SAFA nisu uočeni posebni nedostaci.
- (74) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 stoga je ocijenjeno da bi popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti s obzirom na prijevoznika *Air Madagascar*. Prilog B Uredbi (EZ) br. 474/2006 trebalo bi izmijeniti kako bi se dopustilo prometovanje zrakoplovima tipa B737, kao i zrakoplovima tipa ATR 72/42, koji su navedeni u AOC-u prijevoznika *Air Madagascar* ili će u njemu biti navedeni.
- (75) Države članice nastavit će provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih sigurnosnih normi davanjem prednosti pregledima na stajanci zrakoplova prijevoznika *Air Madagascar* u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

Zračni prijevoznici iz Islamske Republike Mauritanije

- (76) EASA je obavijestila Komisiju o izvješćima koja ukazuju na ozbiljne sigurnosne nedostatke i konstantno propuštanje prijevoznika *Mauritania Airlines International* (MAI) da riješi nedostatke koji su utvrđeni inspekcijskim pregledima na stajanci prema programu SAFA. Ti se nedostaci odnose na pripremu leta i izračun performansi. Unatoč nekim poboljšanjima u pogledu stanja zrakoplova, priroda i ozbiljnost nedavnih nalaza imaju izravan utjecaj na sigurnost operacija i zahtijevaju korektivne mjere.
- (77) Komisija je izravno izvijestila nadležna nacionalna tijela (ANAC) i prijevoznika *Mauritania Airlines International* (MAI) o tim nedostacima kako bi se promptno poduzele mjere za popravljavanje situacije. ANAC je u svom odgovoru izvijestio o nizu korektivnih mjera i o najnovijim rezultatima pregleda ICAO-a u području aerodroma i usluga u zračnoj plovidbi.
- (78) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem zračnih prijevoznika iz Islamske Republike Mauritanije.
- (79) Ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije utvrdi da postoje neposredan sigurnosni rizik kao posljedica nepoštovanja međunarodnih sigurnosnih normi, Komisija može biti prisiljena poduzeti mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Mozambika

- (80) Nadležna tijela iz Mozambika (IACM) izvijestila su o tekućoj provedbi plana korektivnih mjera koji je podnesen Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva (ICAO) i koji je ICAO odobrio. U najnovijem izvješću o napretku i popratnim dokumentima koje su Komisija i EASA primile 26. rujna 2014. navodi se da je IACM nastavio raditi na ažuriranju pravnog okvira podnošenjem zakonodavnih prijedloga za daljnje usklađivanje akta o civilnom zrakoplovstvu sa zahtjevima ICAO-a, kako bi se njegova uloga povećala sa samo regulatorne na nadležnu i kako bi se i dalje radilo na usklađivanju postojećih propisa u toj zemlji s izmijenjenim standardima i preporučenim praksama ICAO-a (SARPS). Nastavlja se zapošljavanje i izobrazba osoblja u svrhu daljnjeg poboljšavanja sposobnosti nadzora, prvenstveno u području zračnih operacija i licenciranja, aerodroma, plovidbenosti te uspostavljanju i provedbi pravila. Napori za poboljšanje internih kapaciteta pojačani su partnerstvima s afričkim i europskim tijelima te regionalnim organizacijama. Analiza nedostataka u certificiranju aerodroma provedena je za sve zračne luke i zatražen je detaljni plan za certifikaciju međunarodnih zračnih luka (Maputo, Beira and Nacala) te se postupak namjerava započeti tijekom 2015. Državni program sigurnosti uspostavlja se i očekuje se da će biti dovršen do 2017.
- (81) IACM je nastavio rješavati preostale probleme koje je utvrdio USOAP u smislu povezanih pitanja protokola. Uz to, pripremljen je veći broj potrebnih propisa i procedura kojima se potkrepljuje odgovore, a s tim povezana dokumentacija je poslana korištenjem ICAO-ovog mrežnog alata CMA. Sada se čeka ovjera tih mjera od strane ICAO-a.
- (82) IACM je zatražio koordiniranu validacijsku misiju kako bi se mogao potvrditi napredak u provedbi plana korektivnih mjera; misija je predviđena za razdoblje od 26. studenoga do 4. prosinca 2014. i obuhvaćat će zakonodavstvo, organizaciju tijela za civilno zrakoplovstvo, aerodrome i usluge u zračnoj plovidbi.
- (83) IACM je izvijestio o znatnom napretku u ispravljanju nedostataka koje je uočio ICAO; to je primljeno na znanje, i podupiru se napori ICAO-a prema uspostavljanju zrakoplovnog sustava koji bi bio u potpunosti u skladu s međunarodnim standardima. Primjetno je da je postignut već znatan napredak, a daljnji se napredak očekuje te se procjenjuje da bi EU-ova misija za procjenu sigurnosti mogla biti poslana u četvrtom tromjesečju 2015. Zasad, međutim, stoji činjenica da nekoliko važnih pitanja povezanih sa zrakoplovnom sigurnošću treba na odgovarajući način i u potpunosti riješiti.
- (84) Još uvijek je u tijeku istraga o nesreći prijevoznika *Linhas Aéreas de Moçambique S.A. (LAM)* koja se zbila 29. studenoga 2013. Završno izvješće o istrazi nesreće očekuje se do kraja 2014. Nakon nesreće, LAM je proveo opsežnu provjeru interne izobrazbe, mehanizama i procedura u pogledu sigurnosti, te su uvedeni stroži organizacijski i operativni zahtjevi. Istovremeno je nastavljen rad na daljnjem poboljšavanju sustava upravljanja sigurnošću (SMS), s posebnim naglaskom na analizu i razmjenu podataka o letu.
- (85) IACM je također izvijestio da je nastavio s postupkom certifikacije zračnih prijevoznika u skladu sa standardima i preporučenim praksama ICAO-a (ICAO SARPS). Prema popisu koji je IACM dostavio, certificiran je novi zračni prijevoznik – *Makond Lda*. Međutim, IACM nije mogao pružiti dokaze da je nadzor sigurnosti tog zračnog prijevoznika osiguran u skladu s međunarodnim sigurnosnim normama.
- (86) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 stoga je ocijenjeno da bi popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti dodavanjem zračnog prijevoznika *Makond Lda* u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

Zračni prijevoznici iz Nepala

- (87) Komisija nastavlja savjetovanja s nadležnim tijelom Nepala (CAAN) u cilju utvrđivanja njegove sposobnosti da uvede relevantne međunarodne sigurnosne standarde i da ih u zadovoljavajućoj mjeri provodi.
- (88) Slijedom zahtjeva Komisije CAAN je dostavio dokumentaciju koja se odnosi na napredak u pogledu nadzora sigurnosti, uključujući nedostatke koji su utvrđeni procjenom Unije tijekom posjeta Nepal u veljači 2014., znatni sigurnosni nedostatak koji je utvrdio ICAO i rezultate ICAO-ovih pregleda.

- (89) Komisija i EASA održale su sastanak s CAAN-om 24. rujna 2014. Na sastanku se posebno razmatrao napredak u području licenciranja posada zrakoplova, certifikacije zračnih prijevoznika i nadzora zrakoplovnih operacija.
- (90) Međutim, čini se da napredak nije dovoljan i da je potrebno više vremena. Posebno, postoji zabrinutost da CAAN do danas nije u dovoljnoj mjeri zadovoljio potrebne zahtjeve za članove posade zrakoplova u zrakoplovima s višečlanom posadom, posebno s obzirom na to da je nedostatak odgovarajuće obuke posade naveden kao vjerojatni uzrok nesreće sa smrtnim posljedicama od 16. veljače 2014.
- (91) Osim toga, i dalje postoji zabrinutost da je ponovna certifikacija zračnih prijevoznika koju provodi CAAN manjkava i moguće nedovoljna da bi se osiguralo da se svi nepalski zračni prijevoznici pridržavaju međunarodnih pravila u pogledu zrakoplovne sigurnosti. CAAN se stoga potiče da zatraži pomoć stručnjaka za odgovarajuća područja koji će procijeniti postupci provjeriti je li prikladan te po potrebi poduzeti odgovarajuće mjere.
- (92) Sastanak između Komisije, EASA-e i prijevoznika *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air i Yeti Airlines* održan je 11. studenoga 2014. te se raspravljalo o napretku u vezi s primjedbama Unije nakon procjene stanja na licu mjesta, kao i o drugim pitanjima u vezi s poboljšanjem sigurnosti zračnog prometa u Nepal.
- (93) Ohrabrujuća je sposobnost određenih zračnih prijevoznika da kontroliraju rizike povezane sa svojim operacijama do razine koja ukazuje na sposobnost rješavanja problema povezanih s nedovoljnim nadzorom CAAN-a. Međutim, Komisija smatra da u ovom trenutku nadležna tijela Nepala nisu u stanju u dovoljnoj mjeri uvoditi i provoditi odgovarajuće međunarodne sigurnosne standarde na razini koja bi omogućavala ublažavanje zabrane prometovanja za jednog ili više zračnih prijevoznika.
- (94) Također je potrebno naglasiti da je Komisija CAAN-u 25. kolovoza 2014. poslala dopis u kojem se traže ažurirani podaci o zračnim prijevoznicima pod njegovim nadzorom. U dopisu od 10. rujna 2014., CAAN je izvijestio Komisiju da je nakon prošlog ažuriranja certificiran jedan novi prijevoznik, naime 3. srpnja 2014. izdan je AOC br. 082/2014 prijevozniku *Manang Air Pvt. Ltd.* Međutim, CAAN nije dostavio dokaze da je nadzor sigurnosti tog zračnog prijevoznika osiguran u skladu s međunarodnim sigurnosnim normama.
- (95) Zračni prijevoznici koji su u prošlosti imali zaseban AOC samo za međunarodni promet, sada su dobili samo po jedan AOC kojim su obuhvaćene sve njihove operacije. Iz tog razloga, CAAN je ukinuo AOC br. 058/2010 za *Buddha Air (međunarodni promet)* i AOC br. 059/2010 za *Shree Airlines (međunarodni promet)*.
- (96) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 stoga je ocijenjeno da bi popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti uključivanjem prijevoznika *Manang Air Pvt.* u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006 i brisanjem prijevoznika *Buddha Air (međunarodni promet)* i prijevoznika *Shree Airlines (međunarodni promet)* iz Priloga A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

Zračni prijevoznici s Filipina

- (97) Dana 9. travnja 2014. Savezna uprava za zrakoplovstvo SAD-a (FAA) objavila je, s obzirom na program revizije ocjene sigurnosti međunarodnog zrakoplovstva (IASA), svoju odluku da povisi ocjenu usklađenosti Filipina s normama s kategorije 2 na kategoriju 1. U dopisu Komisiji od 24. srpnja 2014. tijelo za civilno zrakoplovstvo Filipina (CAAP) pozvalo se na odluku Savezne uprave za zrakoplovstvo SAD-a da povisi ocjenu usklađenosti Filipina s normama. U tom se dopisu također poziva na obavijest ICAO-a da su na Filipinima riješeni prethodno primijećeni znatni sigurnosni nedostaci. Konačno, CAAP je u tom pismu naveo da je njegov sljedeći cilj ukidanje zabrane prometovanja onih zračnih prijevoznika certificiranih na Filipinima koji još uvijek imaju zabranu prometovanja u Uniji.
- (98) Komisija je u dopisu CAAP-u od 22. rujna 2014. ponovila da svaka odluka za brisanje zračnih prijevoznika certificiranih na Filipinima s popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika koji imaju zabranu prometovanja unutar Unije mora biti temeljena na dokazima. S tim u vezi 4. studenoga 2014. održan je tehnički sastanak na kojem su sudjelovali stručnjaci iz Komisije i EASA-e te visoki predstavnici CAAP-a.
- (99) Dokazi koje je prije i za vrijeme tehničkog sastanka održanog 4. studenoga 2014. iznio CAAP uključivali su podatke o trenutnoj organizacijskoj strukturi CAAP-a te predložena poboljšanja kojima bi se povećale njegove sposobnosti nadzora. Iznesene su i pojediniosti o sadašnjim aktivnostima nadzora koji CAAP provodi nad zračnim prijevoznicima certificiranim na Filipinima. CAAP je također spomenuo tekuća poboljšanja infrastrukture i iznio novosti o predloženom daljnjem razvoju svojeg državnog programa sigurnosti (SSP).

- (100) U dopisu od 22. rujna 2014. Komisija je također predložila da EASA posjeti Filipine radi pružanja tehničke pomoći na licu mjesta. Posjet je održan u tjednu od 10. studenoga 2014.
- (101) Rasprava i dokazi koje je CAAP dostavio na tehničkom sastanku od 4. studenoga 2014. smatraju se pozitivnima kad je riječ o napretku koji su postigla nadležna tijela Filipina u pogledu nadzora nad zračnim prijevoznicima certificiranim na Filipinima. Time se otvara mogućnost za organiziranje misije Unije za provjeru na licu mjesta u bliskoj budućnosti.
- (102) Međutim, kad je riječ o CAAP-ovom cilju da zatraži potpuno ukidanje zabrane prometovanja za zračne prijevoznike certificirane na Filipinima, treba naglasiti da će za to biti potrebna potpuna ocjena svih relevantnih informacija, a rezultat procjene Unije na licu mjesta mora biti zadovoljavajući.
- (103) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem zračnih prijevoznika s Filipina.
- (104) Države članice moraju i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih sigurnosnih normi prijevoznika *Philippine Airlines* i *Cebu Pacific Air* davanjem prednosti pregledima na stajanci u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

Zračni prijevoznici iz Ruske Federacije

- (105) Komisija, EASA i države članice nastavile su i dalje pažljivo pratiti razinu sigurnosti zračnih prijevoznika certificiranih u Ruskoj Federaciji koji prometuju u Uniji, uključujući i davanjem prednosti pregledima na stajanci koje treba izvršavati na zrakoplovima određenih ruskih zračnih prijevoznika u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.
- (106) Dana 15. srpnja 2014. Komisija se sastala s predstavnicima zračnog prijevoznika *Kogalymavia* kako bi potvrdila učinkovitost mjera koje je taj prijevoznik poduzeo kako bi poboljšao razinu sigurnosti. Sveukupno, čini se da je prijevoznik *Kogalymavia* postigao trajan napredak. Navedeni zračni prijevoznik potiče se da nastavi uspostavljati pozitivnu kulturu sigurnosti unutar svoje organizacije, uključujući izvješćivanje o bitnim informacijama povezanim sa sigurnošću.
- (107) Komisija je 6. studenoga 2014. uz pomoć EASA-e i države članice održala sastanak s predstavnicima Ruske savezne agencije za zračni promet (FATA). Svrha tog sastanka bila je osiguravanje da ruski zračni prijevoznici riješe nedostatke koji su utvrđeni u proteklih 12 mjeseci pregledima na stajanci zrakoplova tih zračnih prijevoznika prema programu SAFA. Tijekom sastanka FATA se obvezala da će dodatno istražiti uzroke određenih ozbiljnih nedostataka te nastaviti pratiti one slučajeve u kojima i dalje postoje neusklađenosti.
- (108) Dana 21. studenoga 2014. FATA je obavijestila Komisiju da je savjetovala svojim zračnim prijevoznicima da na vrijeme riješe sva otvorena pitanja utvrđena u bazi podataka SAFA-e i da stalno poduzimaju korektivne mjere kako bi se izbjegli problemi s obzirom na inspekcije SAFA-e i rezultate tih inspekcija.
- (109) Na temelju dostupnih podataka, zaključeno je da saslušanje ruskih zrakoplovnih tijela ili zračnih prijevoznika certificiranih u Ruskoj Federaciji pred Odborom za sigurnost zračnog prometa nije potrebno.
- (110) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem zračnih prijevoznika iz Ruske Federacije.
- (111) Međutim, države članice moraju i dalje provjeravati stvarno poštovanje odgovarajućih sigurnosnih normi prijevoznika iz Ruske Federacije davanjem prednosti pregledima na stajanci u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012. Ako rezultati tih pregleda budu ukazivali na neposredan sigurnosni rizik koji je posljedica nepoštovanja odgovarajućih sigurnosnih normi, Komisija će biti prisiljena poduzeti mjere protiv zračnih prijevoznika iz Ruske Federacije u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Zračni prijevoznici iz Svetog Tome i Prinsipea

- (112) Nakon dugog razdoblja u kojem nije bilo nikakve komunikacije, 22. rujna 2014. nadležna tijela Svetog Tome i Prinsipea (INAC) izvijestila su o napretku koji je ostvaren u tom razdoblju.
- (113) Dana 28. svibnja 2014. ICAO je izvijestio da su riješeni znatni sigurnosni nedostaci koji su se odnosili na postupak certifikacije zračnih prijevoznika i nadzor te osiguravanje zaštite koju pružaju korisnici aerodroma. Prema tome, Sveti Toma i Prinsipe je sada riješio sve znatne sigurnosne nedostatke koji su bili utvrđeni.
- (114) Plan korektivnih mjera koji je dostavio INAC trenutačno je u fazi provedbe. U sažetku njegove provedbe iz sredine travnja 2014. navodi se da je 20 % aktivnosti koje su planirane za provedbu do kraja studenoga 2014. provedeno prema planu, 25 % aktivnosti još uvijek je u tijeku, a preostalih 55 % nije još ni počelo i značajno će kasniti.
- (115) INAC je ukinuo AOC-ove osam zračnih prijevoznika, poimence *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliath Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo* i *Transliz Aviation*. INAC je dostavio pisani dokaz o ukidanju AOC-ova tih zračnih prijevoznika.
- (116) Komisija primjećuje pozitivan razvoj o kojem je izvijestio INAC i pohvaljuje posebno odluke o ukidanju AOC-ova zračnih prijevoznika čije je glavno mjesto poslovanja bilo izvan te države, kao i uklanjanje svih njihovih zrakoplova iz registra države Sveti Toma i Prinsipe.
- (117) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 stoga je ocijenjeno da bi popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti kako bi se ti zračni prijevoznici izbrisali iz Priloga A Uredbi (EZ) br. 474/2006.
- (118) INAC je također izvijestio da su AOC-ovi izdani zračnim prijevoznicima *STP Airways* i *Africa's Connection*. Međutim, INAC nije mogao pružiti dokaze da je nadzor sigurnosti tih dvaju zračnih prijevoznika osiguran u skladu s međunarodnim sigurnosnim normama.
- (119) U skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005 stoga je ocijenjeno da bi popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti uključivanjem zračnih prijevoznika *STP Airways* i *Africa's Connection* u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

Zračni prijevoznici iz Sudana

- (120) Sudansko tijelo za civilno zrakoplovstvo (SCAA) podnijelo je Komisiji informacije o četiri zračna prijevoznika, poimence *BADR Airlines (BDR), Nova Airlines (NOV), Sudan Airways (SUD)* i *Tarco Air (TRQ)*. Popratni dokumenti pokazuju da se ti prijevoznici razlikuju u pogledu kontrole sigurnosti. Ipak, ti dokumenti upućuju na to da je postignut solidan napredak s perspektivom mogućeg organiziranja misije Unije za provjeru u 2015.
- (121) SCAA je izvijestila Komisiju i o rezultatima najnovijih ICAO-ovih pregleda aerodroma i usluga u zračnoj plovidbi. Iako se u okviru tih pregleda provjeravalo problematiku koja uglavnom nije povezana s tehničkim aspektima koji su glavna preokupacija Unije kad je riječ o zračnim prijevoznicima koji su registrirani u Sudanu, to jest dozvole osoblja, operacije i plovibenost, oni su pokazali da se SCAA trudi rješavati sve probleme zrakoplovne sigurnosti u okviru cjelovitog pristupa.
- (122) Čini se da je SCAA postupno i uz vođenje računa o realnom stanju uvela trajna poboljšanja. Međutim, još treba provesti detaljnu procjenu kako bi se utvrdilo ispunjavaju li SCAA i zračni prijevoznici certificirani u Sudanu međunarodne sigurnosne standarde. Pored toga, treba provesti dodatnu provjeru, tj. prije nego što se počne s razmatranjem bilo kakvih prijedloga za izmjenu popisa Zajednice zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije, neophodna je misija Unije za provjeru.
- (123) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem zračnih prijevoznika iz Sudana.

Zračni prijevoznici iz Zambije

- (124) Dopisom od 15. svibnja 2014. Zambijski odjel za civilno zrakoplovstvo izvjestio je Komisiju da je Zambijsko tijelo za civilno zrakoplovstvo (ZCAA) operativno i da se njegove upravne sposobnosti poboljšavaju. U tom su dopisutakođer dostavljeni najnoviji podaci o korektivnim mjerama koje su poduzete kako bi se riješili postojeći nedostaci, a te mjere uključuju i Plan sigurnosti koji je Komisija zaprimila 5. kolovoza 2014. U tom Planu sigurnosti iznesene su dodatne mjere koje treba poduzeti kako bi se u Zambiji uspostavio učinkovit i djelotvoran regulatorni i nadzorni sustav, s jasnim kratkoročnim, srednjoročnim i dugoročnim ciljevima.
- (125) Čini se da je Zambijski odjel za civilno zrakoplovstvo postigao napredak i zambijska nadležna tijela potiču se da nastave uvoditi daljnja poboljšanja kako bi bilo moguće, kad to bude primjereno i nakon potrebne provjere, preispitati ograničenja koja su sada na snazi. Zasad, međutim, i dalje postoje značajni nedostaci, poglavito u smislu organizacije ZCAA-a, uključujući adekvatan broj dovoljno kvalificiranog osoblja, kao i ažuriranja zakonodavstva i propisa kojima se trebaju provesti odredbe iz priloga ICAO-a koje su utvrđene Planom sigurnosti, a u tom smislu još nisu poduzete odgovarajuće mjere.
- (126) Stoga je ocijenjeno, u skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005, da u ovoj fazi nema razloga za izmjenu popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije uključivanjem zračnih prijevoznika iz Zambije.
- (127) Člankom 8. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 prepoznaje se potreba za brzim, a prema potrebi i hitnim, donošenjem odluka s obzirom na moguće posljedice za sigurnost. Kako bi se zaštitili osjetljivi podaci i svele na minimum komercijalne posljedice, nužno je da se odluke povezane s ažuriranjem popisa zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije objave i stupe na snagu odmah nakon njihova donošenja.
- (128) Uredbu (EZ) br. 474/2006 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,
- (129) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu sa s mišljenjem Odbora za sigurnost zračnog prometa,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 474/2006 mijenja se kako slijedi:

- (1) Prilog A zamjenjuje se tekstem iz Priloga A ovoj Uredbi;
- (2) Prilog B zamjenjuje se tekstem iz Priloga B ovoj Uredbi.

Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu 11. prosinca 2014.

Za Komisiju
u ime predsjednika,
Violeta BULC
Članica Komisije

PRILOG A

POPIS ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDI ZABRANA SVIH LETOVA UNUTAR EUROPSKE UNIJE,
UZ IZNIMKE ⁽¹⁾

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Gana
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Afganistana odgovornih za nadzor, uključujući			Islamska Republika Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistan
PAMIR AIRLINES	Nepoznat	PIR	Islamska Republika Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistan
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Angole odgovornih za nadzor, uz iznimku TAAG Angola Airlines uvrštenog u Prilog B, uključujući			Republika Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republika Angola
AIR GICANGO	009	Nepoznat	Republika Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angola
AIR NAVE	017	Nepoznat	Republika Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nepoznat	Republika Angola
DIEXIM	007	Nepoznat	Republika Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nepoznat	Republika Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angola
HELIANG	010	Nepoznat	Republika Angola

⁽¹⁾ Zračnim prijevoznicima navedenima u Prilogu A može se dopustiti ostvarenje prava prometovanja tako da od zračnog prijevoznika koji nema zabranu letenja zakupe zrakoplov s posadom, održavanjem i osiguranjem, uz uvjet da su zadovoljeni odgovarajući sigurnosni standardi.

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nepoznat	Republika Angola
MAVEWA	016	Nepoznat	Republika Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angola
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Benina odgovornih za nadzor, uključujući			Republika Benin
AERO BENIN	PEA br. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Benin
AFRICA AIRWAYS	Nepoznat	AFF	Republika Benin
ALAFIA JET	PEA br. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Nepoznat	Republika Benin
BENIN GOLF AIR	PEA br. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA br. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Benin
COTAIR	PEA br. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Benin
ROYAL AIR	PEA br. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Benin
TRANS AIR BENIN	PEA br. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Benin
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Republike Konga odgovornih za nadzor, uključujući			Republika Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nepoznat	Republika Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Nepoznat	Republika Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republika Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S. A.	RAC 06-014	Nepoznat	Republika Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nepoznat	Republika Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republika Kongo

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Demokratske Republike Konga (DR Kongo) odgovornih za nadzor, uključujući			Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER</i>	104/CAB/MIN/TVC/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>AIR BARAKA</i>	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>AIR CASTILLA</i>	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>AIR MALEBO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>BIEGA AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>BUSINESS AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>CETRACA</i>	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>CHC STELLAVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>CONGO EXPRESS AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Potpis ministra (Odluka br. 78/205)	LCG	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nepoznat	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Džibutija odgovornih za nadzor, uključujući			Džibuti
DAALLO AIRLINES	Nepoznat	DAO	Džibuti
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Ekvatorske Gvineje odgovornih za nadzor, uključujući			Ekvatorska Gvineja
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorska Gvineja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nepoznat	Ekvatorska Gvineja
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nepoznat	Ekvatorska Gvineja
TANGO AIRWAYS	Nepoznat	Nepoznat	Ekvatorska Gvineja
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Eritreje odgovornih za nadzor, uključujući			Eritreja

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
ERITREAN AIRLINES	AOC br. 004	(ERT)	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC br. 005	NAS	Eritreja
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Gabonske Republike odgovornih za nadzor, uz iznimku Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG uvrštenih u Prilog B, uključujući			Gabonska Republika
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonska Republika
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabonska Republika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonska Republika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonska Republika
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabonska Republika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonska Republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonska Republika
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Indonezije odgovornih za nadzor, uz iznimku Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua i Indonesia Air Asia, uključujući			Republika Indonezija
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nepoznat	Republika Indonezija
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nepoznat	Republika Indonezija
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nepoznat	Republika Indonezija
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republika Indonezija
ASCO NUSA AIR	135-022	Nepoznat	Republika Indonezija
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezija
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Nepoznat	Republika Indonezija

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republika Indonezija
BATIK AIR	121-050	BTK	Republika Indonezija
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republika Indonezija
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nepoznat	Republika Indonezija
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezija
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezija
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezija
EASTINDO	135-038	ESD	Republika Indonezija
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Nepoznat	Republika Indonezija
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Nepoznat	Republika Indonezija
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nepoznat	Republika Indonezija
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nepoznat	Republika Indonezija
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezija
HEAVY LIFT	135-042	Nepoznat	Republika Indonezija
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nepoznat	Republika Indonezija
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezija
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nepoznat	Republika Indonezija
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republika Indonezija
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republika Indonezija
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezija
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezija
KOMALA INDONESIA	135-051	Nepoznat	Republika Indonezija
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezija
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezija
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republika Indonezija

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
MARTABUANA ABADION	135-049	Nepoznat	Republika Indonezija
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nepoznat	Republika Indonezija
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezija
MIMIKA AIR	135-007	Nepoznat	Republika Indonezija
MY INDO AIRLINES	121-042	Nepoznat	Republika Indonezija
NAM AIR	121-058	Nepoznat	Republika Indonezija
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nepoznat	Republika Indonezija
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republika Indonezija
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nepoznat	Republika Indonezija
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republika Indonezija
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nepoznat	Republika Indonezija
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezija
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nepoznat	Republika Indonezija
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nepoznat	Republika Indonezija
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezija
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nepoznat	Republika Indonezija
SKY AVIATION	121-028	Nepoznat	Republika Indonezija
SKY AVIATION	135-044	Nepoznat	Republika Indonezija
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezija
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezija
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republika Indonezija
SURYA AIR	135-046	Nepoznat	Republika Indonezija
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republika Indonezija

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republika Indonezija
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezija
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republika Indonezija
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezija
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezija
UNINDO	135-040	Nepoznat	Republika Indonezija
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezija
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Kazahstana odgovornih za nadzor, uz iznimku Air Astana, uključujući			Republika Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republika Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republika Kazahstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republika Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republika Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republika Kazahstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republika Kazahstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republika Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republika Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republika Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republika Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republika Kazahstan

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republika Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republika Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republika Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republika Kazahstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republika Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republika Kazahstan
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Kirgiske Republike odgovornih za nadzor, uključujući			Kirgiska Republika
AIR BISHKEK (bivši EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgiska Republika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiska Republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiska Republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiska Republika
HELI SKY	47	HAC	Kirgiska Republika
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiska Republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgiska Republika
S GROUP INTERNATIONAL (bivši S GROUP AVIATION)	45	INT	Kirgiska Republika
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgiska Republika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiska Republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiska Republika

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
TEZ JET	46	TEZ	Kirgiska Republika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiska Republika
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Liberije odgovornih za nadzor.			Liberija
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Libije odgovornih za nadzor, uključujući			Libija
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libija
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libija
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libija
PETRO AIR	025/08	PEO	Libija
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Republike Mozambika odgovornih za nadzor, uključujući			Republika Mozambik
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Nepoznat	Republika Mozambik
CFM - TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Nepoznat	Republika Mozambik
COA - COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nepoznat	Republika Mozambik
CPY - CROPSPRAYERS	MOZ-06	Nepoznat	Republika Mozambik
CRA - CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nepoznat	Republika Mozambik
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Nepoznat	Republika Mozambik
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nepoznat	Republika Mozambik

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
HCP - HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nepoznat	Republika Mozambik
KAY - KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republika Mozambik
LAM - LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republika Mozambik
MAKOND, LDA	MOZ-20	Nepoznat	Republika Mozambik
MEX - MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambik
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Nepoznat	Republika Mozambik
SAF - SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Nepoznat	Republika Mozambik
SAM - SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Nepoznat	Republika Mozambik
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republika Mozambik
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Nepoznat	Republika Mozambik
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Nepala odgovornih za nadzor, uključujući			Republika Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nepoznat	Republika Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nepoznat	Republika Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republika Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Nepoznat	Republika Nepal
GOMA AIR	064/2010	Nepoznat	Republika Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Nepoznat	Republika Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nepoznat	Republika Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nepoznat	Republika Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nepoznat	Republika Nepal

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republika Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republika Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Nepoznat	Republika Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republika Nepal
SITA AIR	033/2000	Nepoznat	Republika Nepal
TARA AIR	053/2009	Nepoznat	Republika Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republika Nepal
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Filipina odgovornih za nadzor, uz iznimku Philippine Airlines i Cebu Pacific Air, uključujući:			Republika Filipini
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Nepoznat	Republika Filipini
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republika Filipini
AIR JUAN AVIATION	2013053	Nepoznat	Republika Filipini
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republika Filipini
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Nepoznat	Republika Filipini
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Nepoznat	Republika Filipini
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republika Filipini
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Nepoznat	Republika Filipini
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Nepoznat	Republika Filipini
CM AERO SERVICES	20110401	Nepoznat	Republika Filipini
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Nepoznat	Republika Filipini

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Nepoznat	Republika Filipini
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Nepoznat	Republika Filipini
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republika Filipini
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republika Filipini
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republika Filipini
LION AIR	2009019	Nepoznat	Republika Filipini
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nepoznat	Republika Filipini
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Republika Filipini
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nepoznat	Republika Filipini
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Nepoznat	Republika Filipini
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Nepoznat	Republika Filipini
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Nepoznat	Republika Filipini
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Nepoznat	Republika Filipini
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Republika Filipini
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republika Filipini
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Nepoznat	Republika Filipini
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Nepoznat	Republika Filipini
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Nepoznat	Republika Filipini
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republika Filipini

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Svetog Tome i Prinsipea odgovornih za nadzor, uključujući			Sveti Toma i Prinsipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sveti Toma i Prinsipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sveti Toma i Prinsipe
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Sjera Leonea odgovornih za nadzor, uključujući			Sijera Leone
AIR RUM, LTD	NEPOZNAT	RUM	Sijera Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NEPOZNAT	DTY	Sijera Leone
HEAVYLIFT CARGO	NEPOZNAT	Nepoznat	Sijera Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NEPOZNAT	ORJ	Sijera Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NEPOZNAT	PRR	Sijera Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NEPOZNAT	SVT	Sijera Leone
TEEBAH AIRWAYS	NEPOZNAT	Nepoznat	Sijera Leone
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Sudana odgovornih za nadzor, uključujući			Republika Sudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republika Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republika Sudan
BADER AIRLINES	35	BDR	Republika Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republika Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republika Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republika Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republika Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republika Sudan

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika
GREEN FLAG AVIATION	17	Nepoznat	Republika Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republika Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republika Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republika Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republika Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republika Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republika Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republika Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republika Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republika Sudan
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane regulatornih tijela Zambije odgovornih za nadzor, uključujući			Zambija
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambija

PRILOG B

POPIS ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDE OGRANIČENJA LETENJA UNUTAR EUROPSKE UNIJE ⁽¹⁾

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC)	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika	Tip zrakoplova na koji se primjenjuju ograničenja	Registarska oznaka (oznake) i tvornički serijski broj (brojevi) zrakoplova za koji vrijede ograničenja, ako su te oznake i brojevi poznati	Država registracije
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angola	Cjelokupna flota, osim: 5 zrakoplova tipa Boeing B777 i 4 zrakoplova tipa Boeing B737-700	Cjelokupna flota, osim: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republika Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazakstan	Cjelokupna flota, osim: zrakoplova tipa Boeing B767, zrakoplova tipa Boeing B757, zrakoplova tipa Airbus A319/320/321.	Cjelokupna flota, osim: zrakoplova tipa Boeing B767, kako je navedeno u AOC-u; zrakoplova tipa Boeing B757, kako je navedeno u AOC-u; zrakoplova tipa Airbus A319/320/321, kako je navedeno u AOC-u.	Aruba (Kraljevina Nizozemska)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komori	Cjelokupna flota, osim: LET 410 UVP.	Cjelokupna flota, osim: D6-CAM (851336).	Komori
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonska Republika	Cjelokupna flota, osim: 2 zrakoplova tipa Falcon 50, 2 zrakoplova tipa Falcon 900.	Cjelokupna flota, osim: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabonska Republika
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonska Republika	Cjelokupna flota, osim: 1 zrakoplova tipa Boeing B767-200.	Cjelokupna flota, osim: TR-LHP.	Gabonska Republika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonska Republika	Cjelokupna flota, osim: 1 zrakoplova tipa Challenger CL-601, 1 zrakoplova tipa HS-125-800.	Cjelokupna flota, osim: TR-AAG, ZS-AFG.	Gabonska Republika; Republika Južna Afrika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republika Gana	Cjelokupna flota, osim: 2 zrakoplova tipa DC8-63F.	Cjelokupna flota, osim: 9G-TOP i 9G-RAC.	Republika Gana

⁽¹⁾ Zračnim prijevoznicima navedenima u Prilogu B može se dopustiti ostvarenje prava prometovanja tako da od zračnog prijevoznika koji nema zabranu letenja zakupe zrakoplov s posadom, održavanjem i osiguranjem, uz uvjet da su zadovoljeni odgovarajući sigurnosni standardi.

Naziv pravne osobe zračnog prijevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC)	ICAO oznaka zračnog prijevoznika	Država prijevoznika	Tip zrakoplova na koji se primjenjuju ograničenja	Registarska oznaka (oznake) i tvornički serijski broj (brojevi) zrakoplova za koji vrijede ograničenja, ako su te oznake i brojevi poznati	Država registracije
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iran	Cjelokupna flota, osim: 14 zrakoplova tipa Airbus A300, 8 zrakoplova tipa Airbus A310, 1 zrakoplova tipa Boeing B737.	Cjelokupna flota, osim: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Islamska Republika Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Demokratska Narodna Republika Koreja	Cjelokupna flota, osim: 2 zrakoplova tipa TU-204.	Cjelokupna flota, osim: P-632, P-633.	Demokratska Narodna Republika Koreja
AIR MADAGA- SCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskar	Cjelokupna flota, osim: zrakoplova tipa Boeing B737, zrakoplova tipa ATR 72/42 i 3 zrakoplova tipa DHC 6-300.	Cjelokupna flota, osim: zrakoplova tipa Boeing B737, kako je navedeno u AOC-u, zrakoplova tipa ATR 72/42, kako je navedeno u AOC-u; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republika Madagaskar

⁽¹⁾ Prijevozniku Air Astana dopuštena je upotreba samo određenih prethodno navedenih zrakoplova, uz uvjet da su zrakoplovi registrirani u Arubi, a sve promjene u svjedodžbi zračnog prijevoznika (AOC-u) pravodobno dostavljene Komisiji i Eurocontrolu.

⁽²⁾ Prijevozniku Afrijet je za tekuće prometovanje u Europskoj uniji dopuštena upotreba samo ovdje navedenih zrakoplova.

⁽³⁾ Prijevozniku Gabon Airlines je za tekuće prometovanje u Europskoj uniji dopuštena upotreba samo ovdje navedenih zrakoplova.

⁽⁴⁾ Prijevozniku Iran Air dopušteno je prometovanje u Uniji korištenjem samo određenih zrakoplova pod uvjetima iz uvodne izjave 69. Uredbe (EU) br. 590/2010, SL L 170, 6.7.2010., str. 15.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1319/2014**od 11. prosinca 2014.****o utvrđivanju paušalnih uvoznih vrijednosti za određivanje ulazne cijene određenog voća i povrća**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 1308/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. prosinca 2013. o uspostavljanju zajedničke organizacije tržišta poljoprivrednih proizvoda i stavljanju izvan snage uredbi Vijeća (EEZ) br. 922/72, (EEZ) br. 234/79, (EZ) br. 1037/2001 i (EZ) br. 1234/2007 ⁽¹⁾,uzimajući u obzir Provedbenu uredbu Komisije (EU) br. 543/2011 od 7. lipnja 2011. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu Uredbe Vijeća (EZ) br. 1234/2007 za sektore voća i povrća te prerade vina voća i povrća ⁽²⁾, a posebno njezin članak 136. stavak 1.,

budući da:

- (1) Provedbenom uredbom (EU) br. 543/2011, prema ishodu Urugvajске runde multilateralnih pregovora o trgovini, utvrđuju se kriteriji kojima Komisija određuje paušalne vrijednosti za uvoz iz trećih zemalja, za proizvode i razdoblja određena u njezinu Prilogu XVI. dijelu A.
- (2) Paušalna uvozna vrijednost izračunava se za svaki radni dan, u skladu s člankom 136. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) br. 543/2011, uzimajući u obzir promjenjive dnevne podatke. Stoga ova Uredba treba stupiti na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Paušalne uvozne vrijednosti iz članka 136. Provedbene uredbe (EU) br. 543/2011 određene su u Prilogu ovoj Uredbi.

*Članak 2.*Ova Uredba stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 11. prosinca 2014.

Za Komisiju,
u ime predsjednika,
Jerzy PLEWA
Glavni direktor za poljoprivredu i ruralni razvoj

⁽¹⁾ SL L 347, 20.12.2013., str. 671.⁽²⁾ SL L 157, 15.6.2011., str. 1.

PRILOG

Paušalne uvozne vrijednosti za određivanje ulazne cijene određenog voća i povrća

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

(EUR/100 kg)

Oznaka KN	Oznaka treće zemlje ⁽¹⁾	Standardna uvozna vrijednost
0808 30 90	CN	82,9
	TR	174,9
	US	173,2
	ZZ	143,7

⁽¹⁾ Nomenklatura država utvrđena Uredbom Komisije (EU) br. 1106/2012 od 27. studenoga 2012. o provedbi Uredbe (EZ) br. 471/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o statistici Zajednice u vezi s vanjskom trgovinom sa zemljama nečlanicama, u pogledu ažuriranja nomenklature država i područja (SL L 328, 28.11.2012., str. 7.). Oznakom „ZZ” označava se „drugo podrijetlo”.

DIREKTIVE

DIREKTIVA KOMISIJE 2014/106/EU

od 5. prosinca 2014.

o izmjeni priloga V. i VI. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 30. stavak 3.,

budući da:

- (1) U Prilogu V. Direktivi 2008/57/EZ treba bolje definirati područje primjene i sadržaj izjave o provjeri EZ-a za podsustave. Posebno treba jasno navesti odgovornost potpisnika te izjave.
- (2) U Prilogu V. Direktivi 2008/57/EZ treba pojasniti postupke koji se tiču izjave o provjeri u slučaju preinaka postojećih podsustava i u slučaju dodatnih provjera koje obavljaju prijavljena tijela.
- (3) U Prilogu VI. Direktivi 2008/57/EZ treba pojasniti cilj postupka provjere za podsustave. Nadalje, u istom Prilogu treba definirati načela koja se odnose na postupak provjere u slučaju preinaka postojećih podsustava.
- (4) Mjere predviđene ovom Direktivom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog u skladu s člankom 29. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Prilozi V. i VI. Direktivi 2008/57/EZ zamjenjuju se tekstem iz Priloga I. odnosno II. ovoj Direktivi.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 1. siječnja 2016. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih akata.

Kada države članice donose ove akte, ti akti prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Države članice određuju načine tog upućivanja.

⁽¹⁾ SL L 191, 18.7.2008., str. 1.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.
3. Obveze prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuju se na Republiku Cipar i Republiku Maltu sve dok se na njihovim državnim područjima ne uspostavi željeznički sustav.

Članak 3.

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

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 5. prosinca 2014.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOG I.

„PRILOG V.

IZJAVA O PROVJERI EZ-a ZA PODSUSTAVE

1. IZJAVA O PROVJERI EZ-a ZA PODSUSTAVE

Izjava o provjeri EZ-a za podsustav izjava je koju sastavlja ‚podnositelj zahtjeva‘ u smislu članka 18., u kojoj pod svojom isključivom odgovornošću izjavljuje da predmetni podsustav, koji je bio podvrgnut odgovarajućim postupcima provjere, ispunjava zahtjeve mjerodavnog zakonodavstva Unije uključujući sva primjenjiva nacionalna pravila.

Izjava o provjeri EZ-a za podsustav i prateća dokumentacija moraju biti datirani i potpisani.

Izjava o provjeri EZ-a mora se temeljiti na informacijama koje su rezultat postupka provjere EZ-a za podsustave iz Priloga VI. Ona mora biti napisana na istom jeziku kao tehnička dokumentacija priložena izjavi o provjeri EZ-a i mora sadržavati barem sljedeće:

- (a) uputu na ovu Direktivu, TSI-je i primjenjiva nacionalna pravila;
- (b) u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-ja kod modernizacije ili obnove, prijelaznog razdoblja u TSI-ju ili u specifičnom slučaju, uputu na TSI(-je) ili njihove dijelove čija sukladnost nije ispitana tijekom postupka provjere EZ-a te na primijenjena nacionalna pravila;
- (c) ime i adresu ‚podnositelja zahtjeva‘ u smislu članka 18. (navesti trgovački naziv i punu adresu; u slučaju ovlaštenog predstavnika navesti i trgovački naziv naručitelja ili proizvođača);
- (d) kratak opis podsustava;
- (e) nazive i adrese te identifikacijske brojeve prijavljenih tijela koja su provela provjere EZ-a iz članka 18.;
- (f) nazive i adrese te identifikacijske brojeve prijavljenih tijela koja su provela ocjenjivanja sukladnosti s drugim propisima koji proizlaze iz Ugovora;
- (g) nazive i adrese imenovanih tijela koja su provela provjere sukladnosti s nacionalnim pravilima iz članka 17. stavka 3.;
- (h) naziv i adresu tijela za procjenu koje je sastavilo izvješća o procjeni sigurnosti povezana s korištenjem CSM-a za procjenu rizika kada se to zahtijeva ovom Direktivom;
- (i) upute na dokumente sadržane u tehničkoj dokumentaciji priloženoj izjavi o provjeri EZ-a;
- (j) sve mjerodavne privremene ili konačne propise kojima podsustavi moraju odgovarati, a posebno prema potrebi ograničenja ili uvjete za uporabu;
- (k) identitet potpisnika (odnosno fizičke osobe ili osoba ovlaštenih za potpisivanje izjave).

Tamo gdje se u Prilogu VI. upućuje na ‚privremenu izjavu o provjeri‘ (ISV), na tu se izjavu primjenjuju odredbe ovog odjeljka.

2. IZJAVA O PROVJERI EZ-a ZA PODSUSTAVE U SLUČAJU PREINAKA

U slučaju preinake podsustava obuhvaćenog izjavom o provjeri EZ-a a koja ne predstavlja izmjenu u okviru održavanja primjenjuju se sljedeće odredbe, ne dovodeći u pitanje članak 20.

- 2.1. Ako subjekt koji uvodi preinaku dokaže da ona ne utječe na osnovne značajke projekta podsustava važne za sukladnost sa zahtjevima koji se odnose na osnovne parametre:
 - (a) subjekt koji uvodi preinaku ažurira upute na dokumente sadržane u tehničkoj dokumentaciji priložene izvavi o provjeri EZ-a;
 - (b) ne treba sastaviti novu izvjavu o provjeri EZ-a.
- 2.2. Ako subjekt koji uvodi preinaku dokaže da ona utječe na osnovne značajke projekta podsustava važne za sukladnost sa zahtjevima koji se odnose na osnovne parametre:
 - (a) subjekt koji uvodi preinaku sastavlja dopunsku izvjavu o provjeri EZ-a s uputama na odgovarajuće osnovne parametre;
 - (b) dopunska izvjava o provjeri EZ-a popraćena je popisom dokumenata iz izvorne tehničke dokumentacije priložene izvornoj izvavi o provjeri EZ-a koji više nisu valjani;
 - (c) tehnička dokumentacija priložena izvavi o provjeri EZ-a uključuje dokaz da je utjecaj preinake ograničen na osnovne parametre iz točke (a);
 - (d) odredbe 1. odjeljka ovog Priloga primjenjuju se *mutatis mutandis* na tu dopunsku izvjavu o provjeri EZ-a;
 - (e) izvorna izvjava o provjeri EZ-a smatra se valjanom za osnovne parametre koji nisu obuhvaćeni preinakom.
3. IZJAVA O PROVJERI EZ-a ZA PODSUSTAVE U SLUČAJU DODATNIH PROVJERA

Izjava o provjeri EZ-a za podsustav može biti dopunjena u slučaju provedenih dodatnih provjera, posebno kada su te dodatne provjere nužne za dodatnu dozvolu za stavljanje u promet. U ovom slučaju područje primjene dopunske izvjave ograničeno je na područje primjene dodatnih provjera.”

PRILOG II.

„PRILOG VI.

POSTUPAK PROVJERE EZ-a ZA PODSUSTAVE

1. OPĆA NAČELA

„Provjera EZ-a” znači postupak koji provodi podnositelj zahtjeva u smislu članka 18. za dokazivanje da su ispunjeni zahtjevi mjerodavnog zakonodavstva Unije uključujući sva mjerodavna nacionalna pravila koja se odnose na podsustav te da podsustav može dobiti dozvolu za stavljanje u promet.

2. POTVRDA O PROVJERI KOJU IZDAJE PRIJAVLJENO TIJELO

2.1. **Uvod**

Za potrebe ove Direktive, provjera upućivanjem na TSI-je postupak je u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsustav zadovoljava mjerodavne tehničke specifikacije za interoperabilnost (TSI).

Time se ne dovode u pitanje obveze naručitelja ili proizvođača (odnosno podnositelja zahtjeva u smislu članka 18.) da zadovolji druge primjenjive zakonodavne akte koji proizlaze iz Ugovora, uključujući sve provjere tijela za procjenu koje se zahtijevaju drugim zakonodavnim aktima.

2.2. **Privremena izjava o provjeri (ISV)**2.2.1. *Načela*

Na zahtjev naručitelja ili proizvođača (odnosno podnositelja zahtjeva u smislu članka 18.), provjere se mogu izvršiti za dijelove podsustava ili mogu biti ograničene na određene faze postupka provjere. U tim slučajevima, rezultati provjere mogu se evidentirati u „privremenoj izjavi o provjeri” (ISV) koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao naručitelj ili proizvođač (odnosno podnositelj zahtjeva u smislu članka 18.).

ISV mora sadržavati uputu na TSI-je u odnosu na koje je ocijenjena sukladnost.

2.2.2. *Dijelovi podsustava*

Podnositelj zahtjeva u smislu članka 18. može podnijeti zahtjev za ISV za bilo koji od dijelova na koje odluči podijeliti podsustav. Svaki se dio provjerava u svakoj fazi kako je opisano u točki 2.2.3.

2.2.3. *Faze postupka provjere*

Podsustav ili određeni dijelovi podsustava provjeravaju se u svakoj od sljedećih faza:

- (a) cjelokupnom projektu;
- (b) proizvodnji: izgradnji, uključujući posebno građevinske radove, izradu, sklapanje sastavnih dijelova i prilagodbu cijelog podsustava;
- (c) konačnom ispitivanju podsustava.

Podnositelj zahtjeva (u smislu članka 18.) može zatražiti ISV za fazu projektiranja (uključujući tipska ispitivanja) i za fazu proizvodnje za cijeli podsustav ili bilo koji od dijelova na koje je odlučio podijeliti podsustav (vidjeti stavak 2.2.2.).

2.3. **Potvrda o provjeri**

- 2.3.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru ocjenjuje projekt, proizvodnju i konačno ispitivanje podsustava te sastavlja potvrdu o provjeri koja je namijenjena naručitelju ili proizvođaču (odnosno podnositelju zahtjeva u smislu članka 18.) koji zatim sastavlja izjavu o provjeri EZ-a. Potvrda o provjeri mora sadržavati uputu na TSI-je u odnosu na koje je ocijenjena sukladnost.

Kada nije ocijenjena sukladnost podsustava sa svim mjerodavnim TSI-jima (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-ja kod modernizacije ili obnove, prijelaznog razdoblja u TSI-ju ili u specifičnom slučaju), u potvrdi o provjeri navodi se točna uputa na TSI-je ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka provjere.

2.3.2. Tamo gdje je izdan ISV, prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru podsustava uzima u obzir ISV te, prije izdavanja potvrde o provjeri, ono:

- (a) provjerava obuhvaća li ISV mjerodavne zahtjeve TSI-ja na ispravan način;
- (b) provjerava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni ISV-om; te
- (c) provjerava konačno ispitivanje podsustava u cjelini.

2.3.3. U slučaju preinake podsustava obuhvaćenog potvrdom o provjeri, prijavljeno tijelo izvršava samo ona ispitivanja i preglede koji su mjerodavni i nužni, odnosno procjena se odnosi samo na dijelove podsustava koji su promijenjeni i njihova sučelja prema nepromijenjenim dijelovima podsustava.

2.3.4. Svako prijavljeno tijelo koje sudjeluje u provjeri podsustava sastavlja tehničku dokumentaciju u skladu s člankom 18. stavkom 3. koje obuhvaća opseg njegovih aktivnosti.

2.4. Tehnička dokumentacija priložena izvaji o provjeri EZ-a

Tehničku dokumentaciju priloženu izvaji o provjeri EZ-a priprema podnositelj zahtjeva (u smislu članka 18.), a ona sadržava sljedeće:

- (a) tehničke značajke povezane s projektom, uključujući opće i detaljne nacрте za izvedbu, sheme električne i hidraulične opreme sheme upravljačkih sklopova, opis sustava za obradu podataka i automatiku s dovoljno detalja za dokumentiranje provedene provjere sukladnosti, dokumentaciju za uporabu i održavanje itd., od važnosti za taj podsustav;
- (b) popis interoperabilnih sastavnih dijelova ugrađenih u podsustav, kako je navedeno u članku 5. stavku 3. točki (d);
- (c) tehničku dokumentaciju iz članka 18. stavka 3. koju sastavlja svako prijavljeno tijelo uključeno u provjeru podsustava, a koja sadržava:
 - preslike izvaja EZ-a o sukladnosti i, ako je primjenjivo, izvaja EZ-a o prikladnosti za uporabu izrađenih za interoperabilne sastavne dijelove iz članka 5. stavka 3. točke (d), po potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i primjerkom zapisnika o ispitivanjima i pregledima koje su izvršila prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija,
 - ako postoji, ISV koji se prilaže potvrdi o provjeri, uključujući i rezultat provjere valjanosti ISV-a koju je provelo prijavljeno tijelo,
 - potvrdu o provjeri zajedno s pripadajućim izračunima koju je potpisalo tijelo odgovorno za provjeru, a kojom se potvrđuje sukladnost podsustava sa zahtjevima mjerodavnih TSI-ja i u kojoj su navedene eventualne zadržke zabilježene tijekom izvođenja aktivnosti koje nisu povučene; potvrdi o provjeri EZ-a valja priložiti i izvješća o ispitivanju i inspekcijskim pregledima koja je sastavilo isto tijelo u okviru svojih zadataka, kako je određeno u točkama 2.5.2. i 2.5.3.;
- (d) potvrde o provjeri izdane u skladu s ostalim propisima koji proizlaze iz Ugovora;
- (e) kada je sukladno članku 15. potrebna potvrda sigurne integracije, tehnička dokumentacija uključuje izvješća ocjenjivača o zajedničkim sigurnosnim metodama (CSM) za procjenu rizika iz članka 6. stavka 3. Direktive 2004/49/EZ.

2.5. Nadzor prijavljenih tijela

2.5.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalan pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, skladišnim prostorima i prema potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje te općenito svim prostorima koje smatra potrebnima za ispunjavanje svojih zadataka. Prijavljeno tijelo od naručitelja ili proizvođača (odnosno podnositelja zahtjeva u smislu članka 18.) mora dobiti sve dokumente potrebne za tu namjenu, a naročito izvedbene nacрте i tehničku dokumentaciju za podsustav.

- 2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati inspekcijske preglede kako bi potvrdilo sukladnost s odgovarajućim TSI-jima. Izvješće o inspekcijskom pregledu dostavlja odgovornima za provedbu. Tijekom određenih faza izgradnje može biti potrebna njegova nazočnost.
- 2.5.3. Pored toga, prijavljeno tijelo može nenajavljeno posjetiti gradilišta ili proizvodne radionice. Tijekom takvih posjeta prijavljeno tijelo može provesti cjelokupne ili djelomične inspekcijske preglede. Izvješće o ispitivanju i, prema potrebi, izvješće o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za provođenje.
- 2.5.4. Prijavljeno tijelo može pratiti podsustav na koji je ugrađen interoperabilni sastavni dio kako bi, kada se to zahtijeva u odgovarajućem TSI-ju, procijenilo njegovu prikladnost za uporabu u predviđenom željezničkom okruženju.

2.6. Podnošenje

Proizvođač ili naručitelj (odnosno podnositelj zahtjeva u smislu članka 18.) mora čuvati kopiju tehničke dokumentacije priložene izvaji o provjeri EZ-a tijekom radnog vijeka podsustava. Dokumentacija se mora poslati svim državama članicama koje to zatraže.

Dokumentacija koja se podnosi za zahtjev za odobrenje za stavljanje u promet podnosi se nacionalnom tijelu države članice u kojoj se traži dozvola nadležnom za sigurnost. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može zahtijevati da se dio/djelovi dokumenata podnesenih zajedno s odobrenjem prevedu na njegov jezik.

2.7. Objavljivanje

Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati bitne informacije o:

- (a) zaprimljenim zahtjevima za provjeru i ISV;
- (b) zahtjevima za ocjenu sukladnosti i prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova;
- (c) izdanim ili uskraćenim ISV-ima;
- (d) izdanim ili uskraćenim potvrđama o sukladnosti i potvrđama EZ-a o prikladnosti za uporabu;
- (e) izdanim ili uskraćenim potvrđama o provjeri.

2.8. Jezik

Dokumentacija i dopisi koji se odnose na postupak provjere EZ-a moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice Unije u kojoj naručitelj ili proizvođači (odnosno podnositelj zahtjeva u smislu članka 18.) ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Unije koji prihvati naručitelj ili proizvođači (odnosno podnositelj zahtjeva u smislu članka 18.).

3. POTVRDA O PROVJERI KOJU IZDAJE PRIJAVLJENO TIJELO

3.1. Uvod

U slučaju primjene prijavljenih nacionalnih pravila, provjera uključuje postupak u kojem tijelo imenovano u skladu s člankom 17. stavkom 3. trećim podstavkom (imenovano tijelo) provjerava i potvrđuje sukladnost podsustava s nacionalnim pravilima prijavljenima u skladu s člankom 17. stavkom 3. za svaku državu članicu u kojoj se podsustav planira odobriti ili staviti u promet.

3.2. Potvrda o provjeri

Imenovano tijelo sastavlja potvrdu o provjeri namijenjenu naručitelju ili proizvođačima (odnosno podnositelju zahtjeva u smislu članka 18.).

Potvrda sadržava točnu uputu na nacionalna pravila čiju je sukladnost tijekom postupka provjere ocijenilo imenovano tijelo.

U slučaju nacionalnih pravila povezanih s podsustavima od kojih se sastoji vozilo, imenovano tijelo dijeli potvrdu na dva dijela, gdje su u prvom dijelu navedene upute na ona nacionalna pravila koja se strogo odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, a u drugom na sva ostala nacionalna pravila.

3.3. Tehnička dokumentacija

Tehnička dokumentacija koju je sastavilo imenovano tijelo, a koja se prilaže uz potvrdu o provjeri u slučaju nacionalnih pravila, mora biti uključena u tehničku dokumentaciju priloženu izjavi o provjeri EZ-a iz točke 2.4. i sadržavati tehničke podatke od važnosti za ocjenu sukladnosti podsustava s nacionalnim pravilima.

3.4. Jezik

Dokumentacija i dopisi koji se odnose na postupak provjere EZ-a moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice Unije u kojoj naručitelj ili proizvođači (odnosno podnositelj zahtjeva u smislu članka 18.) ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Unije koji prihvati naručitelj ili proizvođači (odnosno podnositelj zahtjeva u smislu članka 18.).

4. PROVJERA DIJELOVA PODSUSTAVA U SKLADU S ČLANKOM 18. STAVKOM 5.

Ako se potvrda o provjeri izdaje za određene dijelove podsustava, za te se dijelove primjenjuju odredbe ovog Priloga *mutatis mutandis*.”

ODLUKE

ODLUKA POLITIČKOG I SIGURNOSNOG ODBORA EUTM MALI/4/2014

od 9. prosinca 2014.

o prihvatanju doprinosa treće države vojnoj misiji Europske unije za doprinos osposobljavanju oružanih snaga Malija (EUTM Mali)

(2014/894/ZVSP)

POLITIČKI I SIGURNOSNI ODBOR,

uzimajući u obzir Ugovor o Europskoj uniji, a posebno njegov članak 38. treći podstavak,

uzimajući u obzir Odluku Vijeća 2013/34/ZVSP od 17. siječnja 2013. o vojnoj misiji Europske unije za doprinos osposobljavanju oružanih snaga Malija (EUTM Mali) ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 8. stavak 2.,

budući da:

- (1) Vijeće je na temelju članka 8. stavka 2. Odluke 2013/34/ZVSP ovlastilo Politički i sigurnosni odbor (PSO) da poziva treće države da ponude svoj doprinos za donošenje odgovarajućih odluka o prihvatanju doprinosa trećih država.
- (2) Slijedom preporuka zapovjednika misije EU-a o doprinosu Srbije i savjeta Vojnog odbora Europske unije (EUMC), trebalo bi prihvatiti doprinos Srbije.
- (3) U skladu s člankom 5. Protokola br. 22 o stajalištu Danske koji je priložen Ugovoru o Europskoj uniji i Ugovoru o funkcioniranju Europske unije, Danska ne sudjeluje u pripremi i provedbi odluka i djelovanja Unije koji imaju implikacije u području obrane.

DONIO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Doprinos Srbije vojnoj misiji Europske unije za doprinos osposobljavanju oružanih snaga Malija (EUTM Mali) prihvaća se i smatra se značajnim.
2. Srbiju se izuzima od financijskih doprinosa za proračun vojne operacije EUTM Mali.

Članak 2.

Ova Odluka stupa na snagu na dan donošenja.

Sastavljeno u Bruxellesu 9. prosinca 2014.

Za Politički i sigurnosni odbor

Predsjednik

W. STEVENS

⁽¹⁾ SL L 14, 18.1.2013., str. 19.

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE**od 10. prosinca 2014.****o utvrđivanju načina priopćavanja informacija iz članka 21. stavka 3. Direktive 2012/18/EU
Europskog parlamenta i Vijeća o kontroli opasnosti od velikih nesreća koje uključuju opasne tvari***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 9334)***(Tekst značajan za EGP)**

(2014/895/EU)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2012/18/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2012. o kontroli opasnosti od velikih nesreća koje uključuju opasne tvari, o izmjeni i kasnijem stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/82/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 21. stavak 5.,

budući da:

- (1) Člankom 21. stavkom 3. Direktive 2012/18/EU zahtijeva se od država članica da Komisiji dostave informacije o objektima koji su obuhvaćeni Direktivom koristeći se posebnim obrascem za izvješćivanje.
- (2) Obrascem za izvješćivanje trebalo bi državama članicama omogućiti priopćavanje ujednačenih informacija, kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri pospješile korisnost i usporedivost podataka te smanjilo administrativno opterećenje za države članice, uz poštovanje zahtjeva iz Direktive 2007/2/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ o uspostavljanju infrastrukture za prostorne informacije u Europskoj zajednici (INSPIRE).
- (3) Mjere predviđene ovom Odlukom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog Direktivom 96/82/EZ ⁽³⁾,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Države članice Komisiji dostavljaju informacije iz članka 21. stavka 3. Direktive 2012/18/EU putem obrasca za izvješćivanje iz Priloga ovoj Odluci.

Informacije iz postojećih unosa u bazu podataka preispitat će se do 31. prosinca 2016.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 10. prosinca 2014.

Za Komisiju
Karmenu VELLA
Član Komisije

⁽¹⁾ SL L 197, 24.7.2012., str. 1.

⁽²⁾ Direktiva 2007/2/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. ožujka 2007. o uspostavljanju infrastrukture za prostorne informacije u Europskoj zajednici (INSPIRE) (SL L 108, 25.4.2007., str. 1.).

⁽³⁾ Direktiva Vijeća 96/82/EZ od 9. prosinca 1996. o kontroli opasnosti od velikih nesreća koje uključuju opasne tvari (SL L 10, 14.1.1997., str. 13.).

PRILOG

OBRAZAC ZA IZVJEŠĆIVANJE U SKLADU S ČLANKOM 21. STAVKOM 3. DIREKTIVE 2012/18/EU

Sva polja označena zvjezdicom obvezna su.

Povjerljive informacije moraju biti označene kao takve, a za svaku vrstu podataka treba navesti razloge za odbijanje u skladu s člankom 4. Direktive 2003/4/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾.

1. Dio 1. – Servis Europske komisije za provjeru autentičnosti (ECAS)

Iz sigurnosnih razloga, korisnik iz države članice moći će pristupiti eSPIRS-u registriranjem u ECAS, Servis Europske komisije za provjeru autentičnosti, navodeći sljedeće obvezne informacije o korisniku:

- (a) *Ime**: Ime korisnika;
- (b) *Prezime**: Prezime korisnika;
- (c) *E-pošta**: Adresa e-pošte korisnika;
- (d) *Uloga korisnika**: Nacionalni izvjestitelj ili nacionalni administrator.

Nakon što se utvrdi vjerodostojnost podataka korisnika, on ili ona bit će preusmjereni na portal MINERVA Ureda za opasnost od velikih nesreća, gdje se nalazi eSPIRS. Korisniku će biti omogućen pristup bazi podataka eSPIRS ovisno o njegovoj ulozi.

2. Dio 2. – Informacije koje je potrebno unijeti u eSPIRS

Korisnik dolje navedene podatke treba unijeti ili putem elektroničkog obrasca, čime se omogućuje zaseban uvoz podataka za svaki objekt, ili putem nacionalnog alata za izvoz pomoću predloška eSPIRS u XML formatu, kojim se u eSPIRS automatski uvoze podaci iz nacionalne/regionalne/lokalne baze podataka o objektima ili iz više njih.

2.1. Nadležno izvještajno tijelo

- (a) *Naziv**: Službeni naziv nadležnog izvještajnog tijela;
- (b) *Adresa**: Naziv ulice u kojoj se nalazi nadležno izvještajno tijelo;
- (c) *Mjesto**: Mjesto u kojem se nalazi nadležno izvještajno tijelo;
- (d) *Poštanski broj**: Poštanski broj mjesta u kojem se nalazi nadležno izvještajno tijelo;
- (e) *Država**: Država u kojoj se nalazi nadležno izvještajno tijelo;
- (f) *Napomene*: Eventualne napomene korisnika u vezi s nadležnim izvještajnim tijelom.

2.2. Naziv i djelatnosti objekta

- (a) *Status prema direktivi Seveso**: [Prema direktivi Seveso III postoje dvije statusne razine objekata: *viša razina* i *niža razina*];
- (b) *Naziv**: Naziv objekta iz direktive Seveso o kojem se izvješćuje u eSPIRS-u;
- (c) *Matično društvo*: Holding društvo ili matično društvo objekta;
- (d) *Osobna oznaka*: Oznaka koju korisnik unosi ako on ili ona želi i dalje koristiti stari sustav oznaka u okviru eSPIRS-a;
- (e) *Vrsta djelatnosti i/ili oznaka NACE**: Ako neki objekt nosi više od jedne oznake SPIRS i/ili NACE, potrebno je naznačiti razliku između primarne i sporednih djelatnosti.

1. Vrstu djelatnosti treba navesti u skladu s oznakama SPIRS direktive Seveso:

- (1) Poljoprivreda
- (2) Rekreativne i sportske djelatnosti (npr. klizalište)
- (3) Djelatnosti rudarenja (jalovina i fizikalno-kemijski procesi)

⁽¹⁾ Direktiva 2003/4/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 28. siječnja 2003. o javnom pristupu informacijama o okolišu i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 90/313/EEZ (SL L 41, 14.2.2003., str. 26.).

- (4) Prerada metala
- (5) Prerada nebojenih metala (ljevarstvo, taljenje itd.)
- (6) Prerada obojenih metala (ljevarstvo, taljenje itd.)
- (7) Prerada metala elektrolitskim ili kemijskim procesima
- (8) Petrokemijske rafinerije/rafinerije nafte
- (9) Proizvodnja, opskrba i distribucija energije
- (10) Skladištenje goriva (uključujući grijanje, maloprodaju itd.)
- (11) Proizvodnja, uništavanje i skladištenje eksploziva
- (12) Proizvodnja, uništavanje i skladištenje pirotehničkih sredstava za vatromete
- (13) Proizvodnja, punjenje i distribucija ukapljenog naftnog plina (UNP)
- (14) Skladištenje UNP-a
- (15) Skladištenje i distribucija UNP-a
- (16) Maloprodajno i veleprodajno skladištenje i distribucija (ne uključujući UNP)
- (17) Proizvodnja i skladištenje pesticida, biocida i fungicida
- (18) Proizvodnja i skladištenje gnojiva
- (19) Proizvodnja farmaceutskih proizvoda
- (20) Skladištenje, obrada i odlaganje otpada
- (21) Vodoopskrba i odvodnja (skupljanje, opskrba, pročišćavanje)
- (22) Kemijska postrojenja
- (23) Proizvodnja osnovnih organskih kemikalija
- (24) Proizvodnja plastike i gume
- (25) Proizvodnja celuloze i papira
- (26) Prerada drva i namještaj
- (27) Proizvodnja i obrada tekstilnih materijala
- (28) Proizvodnja hrane i pića
- (29) Opće inženjerstvo, proizvodnja i montaža
- (30) Brodogradnja, demoliranje i popravak brodova
- (31) Građevinarstvo i radovi građevinskog inženjerstva
- (32) Keramika (cigle, lončarski proizvodi, staklo, cement itd.)
- (33) Proizvodnja stakla
- (34) Proizvodnja cementa, vapna i gipsa
- (35) Elektronika i elektrotehnika
- (36) Rukovanje i logistički centri (luke, zračne luke, parkirališta za kamione, ranžirni kolodvori itd.)
- (37) Medicina, istraživačke djelatnosti, obrazovanje (uključujući bolnice, sveučilišta itd.)
- (38) Proizvodnja kemikalija u općoj uporabi (koje nisu navedene drugdje na popisu)
- (39) Ostale djelatnosti (koje nisu navedene drugdje na popisu)

2. Oznaka NACE: NACE je europski industrijski standard koji se odnosi na statističku klasifikaciju gospodarskih djelatnosti, a čini ga šesteroznamenkasta oznaka. Korisnik može objekt iz direktive Seveso povezati s tim sustavom klasifikacije navodeći prve četiri znamenke kao dodatak ili zamjenu za oznake SPIRS;

- (f) *Poveznica na internetske stranice na kojima se nalaze dodatne informacije o objektu**;
- (g) *Identifikator E-PRTR*: U slučaju kada je objekt u potpunosti ili djelomično obuhvaćen Uredbom (EZ) br. 166/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, dostavite jedinstveni nacionalni identifikator koji se koristi za izvješćivanje o objektu u skladu s tom Direktivom, kao i poveznicu na odgovarajuće internetske stranice;
- (h) *Identifikator IED* (od 2016. nadalje): U slučaju kada je objekt u potpunosti ili djelomično obuhvaćen Direktivom 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ (<http://ec.europa.eu/environment/industry/stationary/ied/legislation.htm>), navedite sve relevantne nacionalne identifikatore koji se koriste za izvješćivanje o objektu u skladu s tom Direktivom, kao i poveznicu na odgovarajuće internetske stranice;
- (i) *Napomene korisnika o objektu*: Napomene korisnika o objektu o kojem se izvješćuje.

2.3. Lokacija objekta* – puna adresa ili zemljopisne koordinate (zemljopisna širina/dužina)

- (a) *Adresa**: Ulica, kućni broj i mjesto u kojem se nalazi objekt;
- (b) *Zemljopisna širina**: Koordinate zemljopisne širine na kojoj se nalazi objekt (ako nije navedena adresa);
- (c) *Zemljopisna dužina**: Koordinate zemljopisne dužine na kojoj se nalazi objekt (ako nije navedena adresa);
- (d) *Napomene o adresi*: Napomene korisnika o adresi objekta o kojem se izvješćuje.

2.4. Tvari u objektu

- (a) *Tvari (prema direktivi Seveso III)*: Uobičajeni naziv ili generički naziv ili razvrstavanje tvari s obzirom na opasnost;
- (b) *CAS broj*: RegistarSKI broj prema CAS-u jedinstveni je numerički identifikator koji označava samo jednu tvar, nije kemijski značajan te je poveznica na mnoštvo informacija o određenoj kemijskoj tvari. Može sadržavati najviše 10 znakova koji su rastavnicama podijeljeni u tri dijela (<http://www.cas.org/content/chemical-substances>);
- (c) *Količina*: Količina tvari u tonama;
- (d) *Fizikalna svojstva*: Uvjeti skladištenja u kojima se tvar čuva, kao što je stanje (kruto, tekuće, plinovito), granularnost (prah, peleti itd.), tlak, temperatura itd.;
- (e) *Napomene o tvarima*: Napomene korisnika o tvarima u objektu o kojem se izvješćuje.

⁽¹⁾ Uredba (EZ) br. 166/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o uspostavi Europskog registra ispuštanja i prijenosa onečišćujućih tvari i o izmjeni i dopuni direktiva Vijeća 91/689/EEZ i 96/61/EZ (SL L 33, 4.2.2006., str. 1.).

⁽²⁾ Direktiva 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o industrijskim emisijama (integrirano sprečavanje i kontrola onečišćenja) (SL L 334, 17.12.2010., str. 17.).

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE**od 10. prosinca 2014.****kojom se utvrđuje format za dostavljanje informacija iz država članica o provedbi Direktive 2012/18/EU Europskog parlamenta i Vijeća o kontroli opasnosti od velikih nesreća koje uključuju opasne tvari***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 9335)***(Tekst značajan za EGP)**

(2014/896/EU)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2012/18/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2012. o kontroli opasnosti od velikih nesreća koje uključuju opasne tvari, o izmjeni i kasnijem stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/82/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezina članka 21. stavka 5.,

budući da:

- (1) Člankom 21. stavkom 2. Direktive 2012/18/EU zahtijeva se od država članica da izvijeste o provedbi ove Direktive do 30. rujna 2019. i svake četiri godine nakon toga.
- (2) Komisija je sastavila upitnik kojim se definira skup informacija koje države članice trebaju staviti na raspolaganje radi izvješćivanja o provedbi Direktive.
- (3) Prvim razdobljem izvješćivanja treba obuhvatiti razdoblje od 1. lipnja 2015., datuma od kojeg se Direktiva u cijelosti primjenjuje u državama članicama, do 31. prosinca 2018., kako bi se državama članicama dalo na raspolaganje vrijeme potrebno za ocjenu prikupljenih podataka i njihovo dostavljanje Komisiji najkasnije do 30. rujna 2019. Sljedeće četverogodišnje izvještajno razdoblje obuhvatit će razdoblje između 1. siječnja prve godine izvještajnog razdoblja i 31. prosinca četvrte godine izvještajnog razdoblja.
- (4) Mjere predviđene ovom Odlukom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog na temelju članka 22. Direktive 96/82/EZ ⁽²⁾.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.Države članice izvještavaju o provedbi Direktive 2012/18/EU u skladu s člankom 21. stavkom 2. te Direktive odgovaranjem na upitnik iz Priloga ovoj Odluci ⁽³⁾.**Članak 2.**

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 10. prosinca 2014.

Za Komisiju
Karmenu VELLA
Član Komisije

⁽¹⁾ SL L 197, 24.7.2012., str. 1.

⁽²⁾ Direktiva Vijeća 96/82/EZ od 9. prosinca 1996. o kontroli opasnosti od velikih nesreća koje uključuju opasne tvari (SL L 10, 14.1.1997., str. 13.).

⁽³⁾ Dostupno i na web-mjestu Europske komisije: <http://ec.europa.eu/environment/seveso/>

PRILOG

UPITNIK

1. OPĆE INFORMACIJE

1. Pružite informacije koje se odnose na glavna nadležna tijela odgovorna za provedbu Direktive 2012/18/EU. Informacije bi minimalno trebale sadržavati kontaktne podatke i glavne zadaće (praćenje izvješća o sigurnosti, planiranje uporabe zemljišta, domino-efekte, donošenje i provedbu vanjskih planova za slučaj opasnosti, inspekcijski nadzor, informacije za javnost, sankcije) ili upućivati na prethodno izvješće ako nije došlo do značajnih promjena.
2. Navedite vrijeme posljednjeg ažuriranja informacija o objektima s obzirom na njihovo uključivanje u bazu podataka (e)SPIRS.

2. DOMINO-EFEKTI (ČLANAK 9. DIREKTIVE 2012/18/EU)

Na kraju izvještajnog razdoblja, koliki je broj utvrđenih skupina objekata gdje rizik ili posljedice velike nesreće mogu biti povećani zbog zemljopisnog položaja i blizine tih objekata te njihovih popisa opasnih tvari, u skladu s člankom 9. Direktive 2012/18/EU?

3. IZVJEŠĆA O SIGURNOSTI (ČLANAK 10. DIREKTIVE 2012/18/EU)

1. Jesu li svi objekti više razine od kojih se to zahtijevalo tijekom izvještajnog razdoblja podnijeli izvješće o sigurnosti? Ako to nije slučaj, koliko ih to još nije učinilo?
2. Jesu li sva izvješća o sigurnosti ažurirana tijekom prethodnih pet godina? Ako to nije slučaj, koliko objekata više razine od kojih se to zahtijevalo nije ažuriralo svoje izvješće o sigurnosti?

4. PLANOVI ZA SLUČAJ OPASNOSTI (ČLANAK 12. DIREKTIVE 2012/18/EU)

1. Jesu li utvrđeni vanjski planovi za slučaj opasnosti za sve objekte više razine od kojih se to zahtijevalo tijekom izvještajnog razdoblja? Ako to nije slučaj, za koliko objekata više razine nije utvrđen vanjski plan za slučaj opasnosti?
2. Za koliko su objekata više razine nadležna tijela odlučila da nije potrebno izraditi vanjski plan za slučaj opasnosti u skladu s člankom 12. stavkom 8. Direktive 2012/18/EU?
3. Ako je odgovor na pitanje iz stavka 4.2. jedan ili više, potrebno je dati obrazloženje koje je dostavilo mjerodavno nadležno tijelo u svakom pojedinom slučaju.
4. Jesu li vanjski planovi za slučaj opasnosti za sve objekte više razine ispitani tijekom posljednje tri godine? Ako to nije slučaj, u koliko slučajeva nisu ispitani vanjski planovi za slučaj opasnosti?
5. Pružite informacije o glavnim načinima savjetovanja sa zainteresiranom javnosti o vanjskim planovima za slučaj opasnosti.
6. Navedite kratko objašnjenje o načinu na koji se ispituje vanjske planove za slučaj opasnosti (npr. djelomično ispitivanje, potpuno ispitivanje, uključene hitne službe, interno testiranje u uredu itd.). Navedite kriterije koji se koriste pri razmatranju prikladnosti vanjskog plana za slučaj opasnosti.

5. PLANIRANJE KORIŠTENJA PROSTORA (ČLANCI 13. I 15. DIREKTIVE 2012/18/EU)

1. Je li tijekom izvještajnog razdoblja traženo mišljenje zainteresirane javnosti o svim posebnim individualnim projektima (novi objekti, značajne promjene na postojećim objektima, nova uređenja oko postojećih objekata) te je li zatraženo mišljenje javnosti o općim planovima i programima povezanim s novim objektima ili novim uređenjima oko postojećih objekata? Ako to nije slučaj, pružite sažeto izvješće o glavnim razlozima za slučajeve u kojima nije zatraženo mišljenje javnosti.

2. Nije obavezno: Jesu li nacionalnim zakonodavstvom predviđeni usklađeni ili zajednički postupci kako bi se ispunili zahtjevi o planiranju korištenja prostora iz Direktive Seveso te zahtjevi koji proizlaze iz drugog zakonodavstva, kao što su direktive 2011/92/EU ⁽¹⁾ i 2001/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾?
6. INFORMACIJE O SIGURNOSNIM MJERAMA (ČLANAK 14. I PRILOG V. DIREKTIVI 2012/18/EU)
1. Jesu li informacije o sigurnosnim mjerama i pravilnom ponašanju u slučaju velike nesreće tijekom posljednjih pet godina aktivno pružane zainteresiranoj javnosti za sve objekte više razine? Ako nisu, za koliko objekata više razine nije utvrđen vanjski plan za slučaj opasnosti?
 2. Navedite tko je (operater, tijela javne vlasti), i ako je to moguće, na koji način (primjerice putem brošura, letaka, e-pošte, SMS poruka operatera ili tijela javne vlasti) učinio dostupnima informacije iz stavka 6.1.
 3. Jesu li informacije navedene u Prilogu V. Direktivi 2012/18/EU bile stalno dostupne svim objektima, uključujući elektroničkim putem, i prema potrebi ažurirane? Ako to nije slučaj, navedite postotak objekata za koje to nije slučaj i poduzete mjere za rješavanje nedostataka.
 4. Navedite tko je (operater, tijela javne vlasti), i ako je to moguće, na koji način (primjerice putem brošura, letaka, e-pošte, SMS poruka operatera ili tijela javne vlasti) učinio trajno dostupnima informacije iz stavka 6.3.
 5. Za koliko se ustanova procjenjuje da imaju potencijal za veliku nesreću s mogućim prekograničnim učincima na kraju izvještajnog razdoblja? U koliko su slučajeva relevantne informacije dostavljene potencijalno pogođenoj državi članici?
7. INSPEKCIJE (ČLANAK 20. DIREKTIVE 2012/18/EU)
1. Na kojoj su razini ili razinama sastavljeni planovi inspekcija? Jesu li učinjeni javno dostupnima, odnosno, je li javnost elektroničkim putem obaviještena o tome gdje na zahtjev može dobiti detaljnije informacije o planu inspekcija? Nije obavezno: Ako su informacije objavljene na internetu, navedite poveznicu.
 2. Jesu li za sve objekte utvrđeni programi za redovite inspekcije, uključujući učestalost pregleda na licu mjesta? Jesu li javno dostupni datum zadnjeg pregleda na licu mjesta ili upućivanje na mjesto gdje se tim informacijama može pristupiti elektronički? Nije obavezno: Ako su informacije objavljene na internetu, navedite poveznicu.
 3. Na koliko se objekata više razine odnosi program inspekcija, uključujući učestalost pregleda na licu mjesta temeljenu na sustavnom ocjenjivanju opasnosti od velikih nesreća za objekt? Koliko objekata podliježe godišnjem pregledu?
 4. Na koliko se objekata niže razine odnosi program inspekcija, uključujući učestalost pregleda na licu mjesta temeljenu na sustavnom ocjenjivanju opasnosti od velikih nesreća za objekt? Koliko objekata podliježe pregledima na licu mjesta barem svake tri godine?
 5. Predviđaju li se nacionalnim zakonodavstvom ili administrativnim smjernicama zajedničke inspekcije ili inspekcije usklađene s drugim inspekcijama koje se provode u skladu s drugim zakonodavstvom Unije (npr. u skladu s Direktivom o industrijskim emisijama ili IED-om)?
8. ZABRANA POSLOVANJA, SANKCIJE I OSTALE PRISILNE MJERE (ČLANCI 19. I 28. DIREKTIVE 2012/18/EU)
1. Za koliko je objekata tijekom izvještajnog razdoblja zabranjeno poslovanje ili početak poslovanja?
 2. Koliko je drugih oblika prisilnih mjera poduzeto tijekom izvještajnog razdoblja? Navedite vrste aktivnosti koje se najčešće koriste (npr. zabrane poslovanja, upravne sankcije, kazne i druge mjere). Ako je moguće, navedite statistički prikaz tih podataka.

⁽¹⁾ Direktiva 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2011. o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš (SL L 26, 28.1.2012., str. 1.).

⁽²⁾ Direktiva 2001/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2001. o procjeni učinaka određenih planova i programa na okoliš (SL L 197, 21.7.2001., str. 30.).

9. PRISTUP PRAVOSUĐU (ČLANAK 23. DIREKTIVE 2012/18/EU)

Objasnite na koji je način osigurano usklađivanje s člankom 23. Direktive 2012/18/EU o pristupu pravosuđu te opišite svoje iskustvo primjene ovog članka tijekom izvještajnog razdoblja.

10. DODATNE INFORMACIJE

Nije obavezno: Navedite dodatne opće informacije povezane s Direktivom Seveso, iskustvima o provedbi, izvješćima i slično, a koje bi mogle biti od interesa za javnost i koje se mogu podijeliti s javnosti o sljedećim točkama:

- (a) pouke iz nesreća i nezgoda radi sprečavanja ponavljanja,
 - (b) informatički alati koji se upotrebljavaju za praćenje provedbe Direktive i za razmjenu podataka,
 - (c) ako je primjenjivo, sve mjere poput onih iz Direktive Seveso (u smislu obavijesti o aktivnostima, zahtjeva koji se odnose na upravljanje sigurnošću, izvješća o sigurnosti, informiranja javnosti, planiranja za slučaj opasnosti i inspekcija) koje se primjenjuju na postrojenja i djelatnosti koje nisu obuhvaćene Direktivom 2012/18/EU, primjerice na cjevovode, luke, ranžirne kolodvore, odobalna postrojenja, istraživanje i iskorištavanje plina itd.
-

PREPORUKE

PREPORUKA KOMISIJE

od 5. prosinca 2014.

o pitanjima povezanim s puštanjem u uporabu i korištenjem strukturnih podsustava i vozila u skladu s direktivama 2008/57/EZ i 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća

(Tekst značajan za EGP)

(2014/897/EU)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 292.,

budući da:

- (1) U skladu s člankom 30. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ Komisija može odboru iz članka 29. iste Direktive predložiti sva pitanja povezana s provedbom te Direktive.
- (2) Europska agencija za željeznice („Agencija”) od 2005. provodi nekoliko aktivnosti kojima se podupire razvoj integriranog, sigurnog i interoperabilnog željezničkog sustava EU-a. Nakon donošenja Direktive 2008/57/EZ Agencija je održavala redovite sastanke s dionicima i nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost, osobito u području uzajamnog prihvaćanja željezničkih vozila, tj. uzajamnog priznavanja odobrenja za puštanje u uporabu željezničkih vozila. Ti su sastanci pokazali da postoje različita tumačenja postupka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava i vozila kako su predviđena u poglavljima IV. i V. te Direktive.
- (3) Bez zajedničkog bi tumačenja nacionalni provedbeni propisi mogli dovesti do toga da države članice primjenjuju zahtjeve na različite načine, što prouzročuje poteškoće za proizvođače i željezničke prijevoznike. Zajedničko je tumačenje postupka za puštanje u uporabu strukturnih podsustava i vozila potrebno i radi osiguranja dosljednosti među raznim preporukama Agencije u pogledu nekoliko zadataka utvrđenih u Direktivi 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ i Direktivi 2008/57/EZ.
- (4) Komisija je donijela Preporuku 2011/217/EU ⁽³⁾. Cilj joj je bio razjasniti postupak izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava i vozila kako je utvrđen u Direktivi 2008/57/EZ.
- (5) Radi rasprave i analize pitanja povezanih s puštanjem u uporabu strukturnih podsustava i vozila koja su uslijedila nakon donošenja Preporuke 2011/217/EU Komisija je 2011. osnovala radnu skupinu za postupak izdavanja odobrenja za vozila. Konačno izvješće te radne skupine objavljeno je na internetskim stranicama Agencije u srpnju 2012.
- (6) Komisija je 30. siječnja 2013. donijela zakonodavne prijedloge za četvrti željeznički paket. U tim su prijedlozima uzeti u obzir rezultati navedene radne skupine te oni uključuju poboljšani postupak izdavanja odobrenja za vozila i podsustave. Objašnjenja u ovoj Preporuci potrebna su radi optimizacije provedbe sadašnjeg pravnog okvira.

⁽¹⁾ Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.).

⁽²⁾ Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznica) (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.).

⁽³⁾ Preporuka Komisije 2011/217/EU od 29. ožujka 2011. o postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava i vozila u skladu s Direktivom 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 95, 8.4.2011., str. 1.).

- (7) Zato je potrebno proširiti Preporuku 2011/217/EU kako bi se obuhvatili ostali aspekti povezani s postupkom izdavanja odobrenja i dodatno objasnila sljedeća pitanja:
- odnos između osnovnih zahtjeva, tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI) i nacionalnih propisa,
 - upotreba zajedničkih sigurnosnih metoda za potrebe postupka izdavanja odobrenja,
 - cjelovitost TSI-jeva i nacionalnih propisa,
 - provjere koje su izvan područja primjene odobrenja za puštanje u uporabu,
 - ispitivanje,
 - izjava o provjeri koju izdaje proizvođač ili naručitelj,
 - uzajamno priznavanje,
 - tehnička dokumentacija,
 - uloge i odgovornosti prije, tijekom i nakon postupka izdavanja odobrenja,
 - uloga sustava upravljanja sigurnošću, i
 - upravljanje preinakama.
- (8) Radi jasnoće i pojednostavnjenja preporučljivo je zamijeniti Preporuku 2011/217/EU ovom Preporukom.
- (9) Nakon savjetovanja s odborom iz članka 29. Direktive 2008/57/EZ,

DONIJELA JE OVU PREPORUKU:

1. Države članice trebale bi osigurati da su nacionalna tijela nadležna za sigurnost, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, tijela za procjenu, subjekti nadležni za održavanje, proizvođači, podnositelji zahtjeva za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu i drugi sudionici u postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu i korištenje strukturnih podsustava i vozila svjesni te uzimaju u obzir načela i smjernice navedene u odlomcima 2. do 116.

DEFINICIJE

2. Za potrebe ove Preporuke primjenjuju se definicije iz direktiva 2008/57/EZ i 2004/49/EZ. Osobito se pojmovi „željeznički prijevoznici”, „upravitelji infrastrukture”, „posjednici vozila” i „subjekti nadležni za održavanje” upotrebljavaju na osnovi uloga i odgovornosti kako je utvrđeno u člancima 3. i 4. Direktive 2004/49/EZ. Svaki subjekt koji izvršava jednu od uloga navedenih u tim člancima može isto tako izvršavati drugu ulogu (npr. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture može biti i posjednik vozila). Primjenjuju se i sljedeće definicije:
 - (a) „stanje projektiranog rada” znači uobičajeni način rada i predvidljivi oslabljeni uvjeti (uključujući trošenje) unutar opsega i uvjeta korištenja navedenih u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju. Ono obuhvaća sve uvjete prema kojima je predviđen rad podsustava te njegove tehničke granice;
 - (b) „osnovne značajke projekta” znači značajke podsustava kako su definirane u potvrdi o provjeri tipa ili projekta;
 - (c) „sigurna integracija” znači radnja poduzeta u svrhu osiguranja uključivanja elementa (npr. novog tipa vozila, mrežnog projekta, podsustava, dijela, komponente, sastavnog dijela, programske opreme, postupka, organizacije) u veći sustav, kojom se ne prouzročuje neprihvatljiv rizik za nastali sustav;

- (d) „utvrđivanje tehničke kompatibilnosti s mrežom” znači provjera i dokumentiranje u tehničkoj dokumentaciji priloženoj EZ izjavi o provjeri parametara tipa vozila koji su bitni za tehničku kompatibilnost s određenom mrežom i, prema potrebi, usklađenost s graničnim vrijednostima utvrđenima za tu mrežu; parametri uključuju fizičke značajke i funkcije; provjeru je potrebno provesti u skladu s pravilima koja se primjenjuju za određenu mrežu;
- (e) „tehnička kompatibilnost” znači sposobnost dvaju ili više strukturnih podsustava ili njihovih dijelova koji imaju najmanje jedno zajedničko sučelje za interakciju dok istodobno zadržavaju pojedinačno stanje projektiranog rada i očekivanu razinu radnih karakteristika;
- (f) „tijelo za procjenu” znači prijavljeno tijelo, imenovano tijelo ili tijelo za procjenu rizika;
- (g) „prijavljeno tijelo” znači tijelo kako je definirano u članku 2. točki (j) Direktive 2008/57/EZ;
- (h) „imenovano tijelo” znači tijelo koje je država članica imenovala u skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ za provjeru sukladnosti podsustava s nacionalnim propisima;
- (i) „tijelo za procjenu rizika” znači tijelo kako je definirano u članku 3. stavku 14. Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 402/2013 ⁽¹⁾;
- (j) „EZ izjava o provjeri” znači, za podsustav, „EZ” izjava o provjeri utvrđena u skladu s člankom 18. i Prilogom V. Direktivi 2008/57/EZ kojom se izjavljuje da podsustav udovoljava zahtjevima odgovarajućeg europskog zakonodavstva, uključujući svim nacionalnim propisima koji se upotrebljavaju za provedbu osnovnih zahtjeva Direktive 2008/57/EZ;
- (k) „mrežni projekt” znači projekt za puštanje u uporabu nove, obnovljene ili nadograđene stabilne opreme koja se sastoji od više od jednog strukturnog podsustava;
- (l) „mrežne značajke” znači značajke mreže kako su opisane u TSI-jevima i, prema potrebi, nacionalnim propisima;
- (m) „tehnička dokumentacija priložena ‚EZ’ izjavi o provjeri” znači kombinacija sve dokumentacije koju je prikupio podnositelj zahtjeva u skladu sa svim primjenjivim zakonodavstvom EU-a za podsustav;
- (n) „dokumentacija predana za izdavanje odobrenja” znači dokumentacija koju je podnositelj zahtjeva dostavio nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost u vrijeme podnošenja zahtjeva za izdavanje odobrenja;
- (o) „podnositelj zahtjeva” znači potpisnik „EZ” izjave o provjeri u skladu s člankom 18. Direktive 2008/57/EZ koji je zatražio izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu podsustava. Ako se CSM RA zahtjeva člankom 15. Direktive 2008/57/EZ, ulogu bi „predlagatelja” prema CSM RA trebao preuzeti podnositelj zahtjeva za izdavanje odobrenja.
- (p) „zahtjev za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu vozila/mrežnog projekta” znači subjekt koji je zatražio izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu vozila odnosno mrežnog projekta. Ako se CSM RA zahtjeva člankom 15. Direktive 2008/57/EZ, ulogu „predlagatelja” prema CSM RA treba preuzeti podnositelj zahtjeva za izdavanje odobrenja.

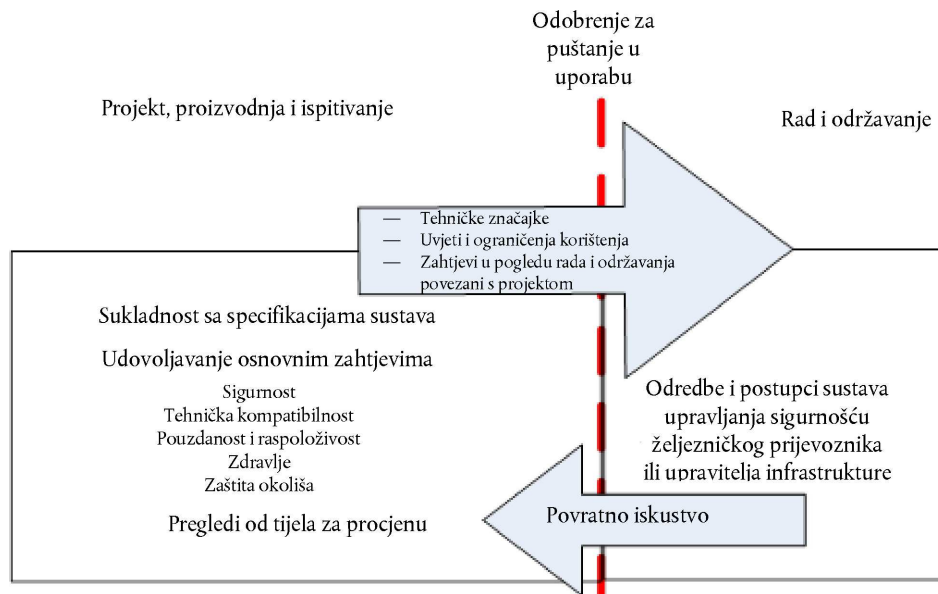
ODOBRENJE ZA PUŠTANJE U UPORABU PODSUSTAVA

3. Odobrenje za puštanje u uporabu podsustava priznavanje je države članice da je podnositelj zahtjeva za taj podsustav dokazao da, u stanju projektiranog rada, udovoljava svim osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ ⁽²⁾ nakon integracije u željeznički sustav. U skladu s člankom 17. stavkom 1. iste Direktive to se

⁽¹⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 402/2013 od 30. travnja 2013. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za vrednovanje i procjenu rizika i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 352/2009 (SL L 121, 3.5.2013., str. 11.).

⁽²⁾ U Prilogu III. Direktivi 2008/57/EZ utvrđuju se osnovni zahtjevi za željeznički sustav (članak 3. stavak 1.). Ti su zahtjevi specifični za željeznički sektor. Željeznički sustav, podsustavi, sastavni dijelovi interoperabilnosti i sva sučelja moraju udovoljavati tim osnovnim zahtjevima (članak 4. stavak 1.). Udovoljavanje osnovnim zahtjevima preduvjet je za puštanje strukturnog podsustava u uporabu. Sukladnost s osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ ne dovodi u pitanje primjenu drugih odredaba EU-a (članak 3. stavak 2.).

osigurava u obliku „EZ” izjave o provjeri. U sljedećem su dijagramu sažete aktivnosti prije i nakon izdavanja odobrenja za stavljanje u uporabu strukturnog podsustava:



ODOBRENJE ZA PUŠTANJE U UPORABU VOZILA I ODOBRENJE ZA TIPOVE VOZILA

4. Za potrebe postupka izdavanja odobrenja vozilo se sastoji od jednog podsustava željezničkog vozila i, kada je to primjenjivo, prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava. Odobrenje za tip vozila ili pojedinačno odobrenje za puštanje u uporabu vozila kolektivno je odobrenje podsustava (ili više njih) od kojeg se sastoji vozilo.
5. Zahtjevi koji proizlaze iz funkcionalnih podsustava i utječu na stanje projektiranog (rada) vozila (uključujući npr. zahtjeve u pogledu radnih karakteristika) navedeni su u odgovarajućim strukturnim TSI-jevima ili, ako je to dopušteno Direktivom 2008/57/EZ, u nacionalnim propisima (npr. sustavi CCS razreda B).
6. Budući da se vozila sastoje od jednog ili više podsustava, odredbe o podsustavima iz poglavlja IV. Direktive 2008/57/EZ primjenjuju se na odgovarajuće podsustave vozila ili tipa vozila ne dovodeći u pitanje ostale odredbe poglavlja V.
7. Za odobrenja u pogledu vozila koja se sastoje od više od jednog podsustava podnositelj zahtjeva za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu vozila ili odobrenja za tip vozila može objediniti „EZ” izjave o provjeri za oba podsustava u jedinstvenu „EZ” izjavu o provjeri, kako je opisano u Prilogu V. Direktive 2008/57/EZ, kako bi dokazao da vozila tog tipa kao cjelina, u stanju projektiranog rada, nakon integracije u željeznički sustav udovoljavaju zahtjevima odgovarajućeg europskog zakonodavstva, uključujući osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ.
8. Jedinstveno odobrenje za tip vozila ili odobrenje za puštanje u uporabu pojedinačnih vozila trebalo bi biti dovoljno za cijelu željezničku mrežu EU-a ako je udovoljeno uvjetima navedenima u Direktivi 2008/57/EZ. To je primjerice slučaj kod vozila ili tipa vozila koji je u skladu s TSI-jevima te treba biti odobreno pod uvjetom da je isključivo namijenjeno korištenju na mreži koja je u skladu s TSI-jevima (ali samo ako odgovarajući TSI-jevi koji su primjenjivani u okviru odgovarajućih odobrenja ne sadržavaju otvorena pitanja i posebne slučajeve koji se odnose na kompatibilnost između mreže i vozila).
9. Postupci izdavanja odobrenja za tipove vozila i pojedinačna vozila usklađeni su i uključuju jasne korake s propisanim rokovima.
10. Primjenjivi propisi za odobrenje puštanja u uporabu vozila i tipova vozila trebali bi biti stabilni, transparentni i nediskriminirajući. Propisi bi trebali biti TSI-jevi ili, ako je to dopušteno Direktivom 2008/57/EZ, nacionalni propisi koji su prijavljeni Komisiji i dostupni bazom podataka koju je uspostavila Komisija. Od trenutka kada

je donesen neki TSI države članice ne bi trebale donositi nikakve nacionalne propise povezane s proizvodima ili dijelovima podsustava obuhvaćenima tim TSI-jem (osim onih navedenih kao „otvorena pitanja”). U slučaju vozila i tipova vozila koji nisu u skladu s TSI-jevima, potrebno je primjenjivati načelo uzajamnog priznavanja što je više moguće kako bi se spriječili nepotrebni zahtjevi i suvišne provjere, osim ako su prijeko potrebni za provjeru tehničke kompatibilnosti vozila tog tipa s odgovarajućom mrežom.

11. Odobrenjima za vozila trebalo bi se upućivati na tehničke značajke stanja projektiranog rada vozila, uključujući ograničenja i uvjete korištenja i navesti mrežu/mreže ⁽¹⁾ države članice/država članica za koju su vozila tog tipa odobrena. Tehničke značajke navedene u odobrenju trebale bi biti:
 - deklarirane od proizvođača ili naručitelja u svojstvu podnositelja zahtjeva za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu vozila ili odobrenja za tip vozila,
 - provjerene i potvrđene od tijela za procjenu, i
 - dokumentirane u tehničkoj dokumentaciji priloženoj EZ izjavi o provjeri.
12. Tehničke značajke iz prethodne preporuke 11 jednake su za svako pojedinačno vozilo koje pripada istom tipu vozila.
13. Ni odobrenje za tip vozila ni odobrenje za puštanje u uporabu pojedinačnog vozila ne bi se smjeli odnositi na određene željezničke pruge, željezničke prijevoznike, posjednike ili subjekte nadležne za održavanje (ECM).
14. Kako bi se osiguralo da nema potrebe za izdavanjem odobrenja za tipove vozila i puštanje u uporabu pojedinačnih vozila za određene pruge te kako bi se izbjegla potreba za ponovnim izdavanjem odobrenja ako su se značajke bilo koje pruge promijenile, potrebno je navesti sva ograničenja i uvjete korištenja koji su priloženi odobrenju za vozilo s obzirom na parametre tehničkih projektiranih značajki infrastrukture, a ne s obzirom na zemljopisni položaj.

ODOBRENJE ZA TIP VOZILA

15. Značajke stanja projektiranog rada vozila koje se procjenjuje za izdavanje odobrenja jesu značajke povezane s tipom vozila. Prvo se može odobriti tip vozila u skladu s člankom 26. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ, a onda se pojedinačna vozila tog tipa (uključujući seriju pojedinačnih vozila) mogu odobriti provjerom njihove sukladnosti s tipom u skladu s člankom 26. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ. Umjesto toga, odobrenje prvog vozila određenog tipa istodobno znači i odobrenje tipa vozila u skladu s člankom 26. stavkom 2. Direktive 2008/57/EZ. Time se omogućuje i da daljnja pojedinačna vozila istog tipa budu odobrena provjerom njihove sukladnosti s tipom u skladu s člankom 26. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ. Tim konceptom odobrenja tipa vozila omogućuje se proizvođačima da tipove vozila stave na tržište i u svoj katalog te tako kupcima ponude prednost već postojećeg odobrenja bez prethodne proizvodnje pojedinačnih vozila onih tipova koje bi kupac mogao naručiti. Jedan je od ciljeva tog koncepta ukloniti većinu rizika u pogledu odobrenja za kupce vozila tih tipova.
16. Koncept tipa isto je tako bitan za kompatibilnost željezničke pruge. Za procjenu može li određena pruga nositi vlak željeznički prijevoznik uspoređuje značajke vlaka sastavljenog od vozila određenih tipova s podacima koje je naveo upravitelj infrastrukture u registru infrastrukture. Obveza upravitelja infrastrukture da objave prirodu infrastrukture već postoji (Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ u pogledu pristupa mreži; direktive 2004/49/EZ, 2008/57/EZ i TSI koji se odnosi na „odvijanje i upravljanje prometom” u pogledu upotrebe). Sve do uspostave i unosa podataka u registar infrastrukture upravitelji infrastrukture trebali bi te podatke objavljivati u drugom obliku. Time upravitelji infrastrukture nisu ovlašteni propisati neku vrstu drugog odobrenja za vozila ili vlakove željezničkih prijevoznika.
17. Postupci izdavanja odobrenja za vozila te daljnjeg rada i održavanja pojedinačnih vozila predstavljaju dva jasno odvojena postupka koji su uređeni različitim odredbama. Tim se odvajanjem omogućuje da proizvođači stavljaju na tržište vozila istog tipa koja već imaju odobrenje, da ih upotrebljavaju različiti željeznički prijevoznici te da ih održavaju različiti subjekti nadležni za održavanje (ECM) u skladu s različitim režimima održavanja ovisno o radnim uvjetima.

⁽¹⁾ Državno područje države članice može uključivati jednu ili više željezničkih mreža.

⁽²⁾ Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (SL L 75, 15.3.2001., str. 29.).

18. Za tipove vozila koje treba odobriti u više od jedne države članice (npr. za rad na koridorima) nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu izabrati suradnju kako bi izdala prva i dodatna odobrenja istodobno („istodobno” odobrenje). Time se odgovarajućim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost omogućuje da međusobno podijele posao (npr. svako od njih može uzeti jedno predmetno područje), a nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje izdaje prvo odobrenje omogućuje se da prizna i iskoristi rad koji su provela druga nacionalna tijela nadležna za sigurnost.

ODOBRENJE ZA PUŠTANJE U UPORABU PODSUSTAVA STABILNOG POSTROJENJA

19. Potrebno je naglasiti da TSI-jevi za stabilna postrojenja ne sadržavaju potpun skup zahtjeva kojima odgovarajući podsustav treba udovoljiti. Zahtjevi iz TSI-jeva uključuju one elemente koji su bitni za kompatibilnost podsustava stabilnog postrojenja s vozilom koje je u skladu s TSI-jevima.
20. Za stabilna postrojenja, osim primjene TSI-jeva, države članice mogu radi udovoljavanja osnovnim zahtjevima cjelokupnog primjenjivog zakonodavstva EU-a zahtijevati primjenu drugih propisa – koji ne moraju biti usklađeni za postizanje ciljeva Direktive 2008/57/EZ – kao što su propisi o električnoj sigurnosti, niskogradnji, visokogradnji, sanitarnoj zaštiti, zaštiti od požara itd. Ti propisi ne bi trebali biti proturječni odredbama TSI-jeva.
21. Za mrežni projekt koji se sastoji od više od jednog podsustava stabilnog postrojenja, predlaže se kako bi se pojednostavio postupak, da podnositelj zahtjeva može objediniti „EZ” izvještaje o provjeri za svaki podsustav, kako je opisano u Prilogu V. Direktive 2008/57/EZ u jedinstvenu „EZ” izvjavu o provjeri kako bi dokazao da mrežni projekt kao cjelina, nakon integracije u željeznički sustav, udovoljava zahtjevima odgovarajućeg europskog zakonodavstva, uključujući osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ.
22. Primjenjivi nacionalni propisi za odobrenje puštanja u uporabu podsustava stabilnog postrojenja trebali bi biti stabilni, transparentni i nediskriminirajući. Ne dovodeći u pitanje prethodno navedene preporuke 19. i 20. propisi povezani s osnovnim zahtjevima željezničkog sustava iz Direktive 2008/57/EZ trebali bi biti TSI-jevi ili, ako je to dopušteno Direktivom 2008/57/EZ, nacionalni propisi koji su prijavljeni Komisiji i dostupni bazom podataka koju je uspostavila Komisija. Od trenutka kada je donesen neki TSI države članice ne bi trebale donositi nikakve nacionalne propise koji se odnose na proizvode ili dijelove podsustava obuhvaćene tim TSI-jem (osim onih aspekata koji su navedeni kao „otvorena pitanja” u odgovarajućim TSI-jevima).
23. U odobrenju za puštanje u uporabu podsustava stabilnog postrojenja potrebno je navesti njegove tehničke značajke, uključujući ograničenja i uvjete korištenja. Tehničke značajke navedene u odobrenju za stavljanje u promet trebale bi biti:
- deklarirane od podnositelja zahtjeva,
 - provjerene i potvrđene od tijela za procjenu, i
 - dokumentirane u tehničkoj dokumentaciji.
24. Postupci izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu podsustava stabilnog postrojenja te rada i održavanja tih podsustava predstavljaju dva jasno odvojena postupka koji su uređeni različitim odredbama.

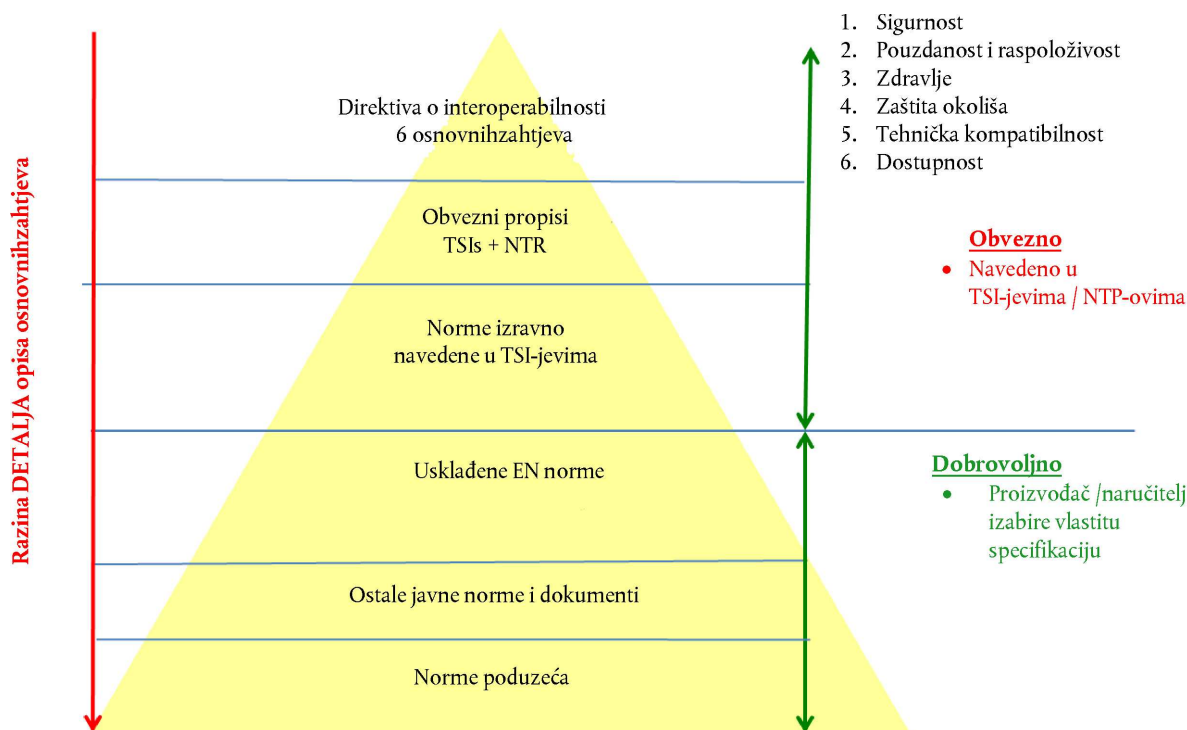
OSNOVNI ZAHTJEVI, TEHNIČKE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST (TSI) I NACIONALNI PROPISI

25. Direktivom o interoperabilnosti utvrđeni su osnovni zahtjevi za željeznički sustav. To su „svi” uvjeti opisani u Prilogu III. koje moraju ispunjavati željeznički sustav, podsustavi i interoperabilni sastavni dijelovi, uključujući sučelja” (članak 2. točka (g) Direktive 2008/57/EZ). Zato su osnovni zahtjevi za željeznički sustav sveobuhvatni. Država članica ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ne smije propisati nikakve druge zahtjeve ili uvjete osim kako je predviđeno člankom 17.
26. Tehnička kompatibilnost sučelja između mreže i vozila ključna je za sigurnost. Iako bi sigurnosni aspekt tog sučelja mogao biti dokazan upotrebom referentnih sustava ili eksplicitnih ocjena rizika u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 352/2009⁽¹⁾ (CSM RA), zbog razloga interoperabilnosti tehničku kompatibilnost potrebno je dokazati na temelju usklađenih propisa Unije odnosno TSI-jeva ili, ako takvi propisi ne postoje, na temelju

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 352/2009 od 24. travnja 2009. o donošenju zajedničke sigurnosne metode za vrednovanje i procjenu rizika (SL L 108, 29.4.2009., str. 4.). Ta će Uredba biti stavljena izvan snage 21. svibnja 2015. i zamijenjena Provedbenom uredbom (EU) 402/2013.

nacionalnih propisa. Stoga je, radi interoperabilnosti, sučelja između vozila i mreže potrebno dokazati pristupom na temelju propisa.

27. Slijedom toga, s jedne strane u TSI-jevima trebala bi biti detaljno navedena sučelja iz preporuke 26. Svaki osnovni parametar i sučelje ciljnog sustava koji moraju biti pregledani za odobrenje isto bi tako trebali biti u cijelosti utvrđeni u TSI-jevima zajedno s odgovarajućim zahtjevima za ocjenu sukladnosti.
28. S druge strane, u TSI-jevima je zahtjeve potrebno navesti samo „u opsegu potrebnom” za pružanje optimalne razine tehničke usklađenosti i obveznih odredaba potrebnih za udovoljavanje osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ te ostvarenje ciljeva iz članka 1. te Direktive (članak 5. stavak 3.). Zato je u TSI-jevima potrebno navesti zahtjeve samo do one razine detalja koja treba biti usklađena kako bi se ostvarili ti ciljevi uz istodobno udovoljavanje osnovnim zahtjevima. U njima su navedena i sučelja između podsustava. Svaki TSI označava ciljni podsustav koji se može postići postupno u razumnom roku.
29. Podnositelji zahtjeva trebali bi biti slobodni upotrijebiti tehnička rješenja po svojem izboru kako bi udovoljili osnovnim zahtjevima, pod uvjetom da su specifikacije tih tehničkih rješenja u skladu s TSI-jevima i drugim primjenjivim zakonodavstvom.
30. Kako bi se postigao cilj jedinstvenog europskog željezničkog prostora bez unutarnjih granica, tehničke specifikacije proizvoda koji udovoljavaju osnovnim zahtjevima mogu se utvrditi usklađenim normama (EN). U nekim slučajevima usklađene norme koje obuhvaćaju osnovne parametre TSI-jeva pružaju pretpostavku sukladnosti s određenim odredbama TSI-jeva. U skladu s duhom novog pristupa tehničkom usklađivanju i normizaciji primjena tih normi ostaje dobrovoljna, ali su upućivanja na njih objavljena u *Službenom listu Europske unije* (SLEU). Te specifikacije trebale bi biti navedene i u vodičima za primjenu TSI-jeva kako bi se industriji olakšala njihova upotreba. Te bi specifikacije trebale ostati komplementarne TSI-jevima.
31. Hijerarhija i razina detalja specifikacija navedenih u preporukama 26. do 30. prikazani su u sljedećem dijagramu:



32. U TSI-jevima se ne bi trebale ponavljati odredbe oblikovane kako bi osigurale da stanje projektiranog rada vozila ili podsustava udovoljava zahtjevima iz drugih primjenjivih direktiva.
33. Potrebno je primijeniti i zahtjeve koji proizlaze iz odredaba EU-a, osim Direktive 2008/57/EZ, pri projektiranju/planiranju podsustava ili vozila te stavljanju u njegovo stanje projektiranog rada. Podnositelj zahtjeva trebao bi osigurati da je tim zahtjevima udovoljeno.

34. Ne dovodeći u pitanje preporuke 19. i 20. nacionalni se propisi mogu i dalje primjenjivati za odobrenja samo u slučajevima iz članka 17. stavka 3. Direktive 2008/57/EZ. To su:
- okolnosti kada ne postoje mjerodavni TSI-jevi, tj.:
 - (a) otvorena pitanja TSI-jeva;
 - (b) mreže i vozila koji nisu (predviđeni da budu) u području primjene TSI-jeva;
 - (c) zahtjevi za zastarjele sustave (tj. sučelja sustava za koja nije predviđeno da budu obuhvaćena TSI-jevima);
 - (d) zahtjevi za vozila koja nisu u skladu s TSI-jevima te su puštena u uporabu prije stupanja na snagu TSI-jeva ili u prijelaznom razdoblju,
 - odstupanja, na koja se primjenjuje članak 9. Direktive 2008/57/EZ,
 - posebni slučajevi definirani u TSI-jevima, koji uključuju nacionalne razlike u ciljnom sustavu.
35. U slučajevima navedenima u preporuci 34. države članice trebale bi primijeniti, objaviti i provoditi propise koji obuhvaćaju osnovne zahtjeve, uključujući tehničku kompatibilnost između vozila i njihove mreže. Kako bi se zadržala postojeća razina interoperabilnosti i izbjegla diskriminacija među podnositeljima zahtjeva, ti bi propisi trebali imati istu razinu detalja kao TSI-jevi i biti nedvosmisleni u zahtjevima (tj. u njima bi trebale biti navedene vrijednosti za odgovarajuće parametre i metode ocjene sukladnosti).
36. Ako je podnesen zahtjev za izdavanje dodatnog odobrenja za tip vozila ili pojedinačna vozila koja nisu u skladu s TSI-jevima, člankom 25. Direktive 2008/57/EZ državi je članici u kojoj se zahtjeva dodatno odobrenje omogućeno da provjeri samo kompatibilnost sa svojom mrežom. Primjenom uzajamnog priznavanja opisanog u preporukama 52. do 54. ta bi država članica trebala priznati prvo odobrenje za puštanje u uporabu, osim u slučaju kada (podnositelju zahtjeva za izdavanje dodatnog odobrenja) može dokazati postojanje znatnog sigurnosnog rizika. To je u skladu s potrebom izbjegavanja diskriminacije između tipova vozila i pojedinačnih vozila koja su prvo odobrena u jednoj državi članici.
37. Stoga bi, radi jasnoće, države članice u svojim nacionalnim propisima trebale navesti koje se odredbe primjenjuju: samo na nova vozila i podsustave pri prvom odobrenju; i/ili postojeće tipove; i/ili postojeća vozila kojima je nakon obnove ili nadogradnje potrebno novo odobrenje; i/ili podsustave i vozila koja su već u uporabi.

UPOTREBA ZAJEDNIČKE SIGURNOSNE METODE ZA VREDNOVANJE I PROCJENU RIZIKA (CSM RA) I SUSTAVA UPRAVLJANJA SIGURNOŠĆU (SMS)

38. U okviru izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu CSM RA obvezna je samo u sljedećim slučajevima:
- (a) kada je to zahtijevano za određen predmet TSI-jem ili nacionalnim propisom u skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ;
 - (b) u skladu sa zahtjevima članka 15. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ za provođenje sigurne integracije podsustava kada nisu dostupni obvezni propisi.
- U svim drugim slučajevima upotreba CSM RA nije obvezna u kontekstu takvog izdavanja odobrenja.
39. Pojam „sigurna integracija” može se upotrijebiti kako bi obuhvatio:
- (a) sigurnu integraciju između elemenata od kojih se sastoji podsustav;
 - (b) sigurnu integraciju između podsustava koji čini vozilo ili mrežni projekt;
- te za vozila:
- (c) sigurnu integraciju vozila s mrežnim značajkama;
 - (d) sigurnu integraciju vozila u SMS željezničkih prijevoznika. To uključuje sučelja između vozila, sučelja s osobljem koje će upotrebljavati podsustav te aktivnosti održavanja subjekta nadležnog za održavanje;

(e) sigurnu integraciju vlaka s posebnim prugama po kojima putuje;

te za mrežne projekte:

(f) sigurnu integraciju mrežnog projekta sa značajkama vozila definiranim u TSI-jevima i nacionalnim propisima;

(g) sigurnu integraciju sa susjednim dijelovima mreže (pružne dionice);

(h) sigurnu integraciju mrežnog projekta u SMS upravitelja infrastrukture. To uključuje sučelja između osoblja koje će upotrebljavati mrežni projekt te aktivnosti održavanja upravitelja infrastrukture ili njegovih izvođača;

(i) sigurnu integraciju mrežnog projekta s posebnim vlakovima koji putuju po njemu.

40. U pogledu odnosa između sigurne integracije i izdavanja odobrenja za puštanje vozila u uporabu:

— prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu potrebno je provesti točke (a), (b) i (c) preporuke 39. Sve je uvjete i ograničenja korištenja koji proizlaze iz njih (npr. sva ograničenja za sastav vlaka uključujući rad višestrukih jedinica ili rad lokomotiva zajedno s vozilima koja čine vlak) potrebno navesti u tehničkoj dokumentaciji priloženoj EZ izjavi o provjeri iz članka 18. stavka 3. Direktive 2008/57/EZ tako da korisnik odobrenog podsustava ili vozila može primijeniti te uvjete i ograničenja korištenja u skladu sa svojim SMS-om,

— točka (d) preporuke 39. nije dio postupka izdavanja odobrenja. Nju bi trebao provesti željeznički prijevoznik uzimajući u obzir sve uvjete i ograničenja korištenja koji proizlaze iz točaka (a), (b) i (c) te provjeru sukladnosti s TSI-jevima i primjenjivim nacionalnim propisima,

— točka (e) preporuke 39. nije dio postupka izdavanja odobrenja. Nju bi trebao provesti željeznički prijevoznik na temelju svih podataka koje željeznički prijevoznik treba kako bi odredio značajke vlaka i utvrdio kompatibilnost vlaka i željezničke pruge (npr. uvjeti korištenja, vrijednosti parametara sučelja) koji proizlaze iz točaka (a), (b) i (c) i podataka iz registra infrastrukture.

40.a U pogledu odnosa između sigurne integracije i izdavanja odobrenja za puštanje podsustava stabilnog postrojenja i mrežnih projekata u uporabu:

— prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu potrebno je provesti točke (a), (b), (f) i (g) preporuke 39. Sve je uvjete i ograničenja korištenja koji proizlaze iz njih potrebno navesti u tehničkoj dokumentaciji iz članka 18. stavka 3. Direktive 2008/57/EZ tako da korisnik odobrenog podsustava ili mrežnog projekta može primijeniti te uvjete i ograničenja korištenja u skladu sa svojim SMS-om,

— točka (f) preporuke 39. nije dio postupka izdavanja odobrenja. Nju bi trebao provesti upravitelj infrastrukture uzimajući u obzir sve uvjete i ograničenja korištenja koji proizlaze iz točaka (a), (b) i (c) te provjeru sukladnosti s TSI-jevima i primjenjivim nacionalnim propisima,

— točka i. preporuke 39. nije dio postupka izdavanja odobrenja. Nju bi trebao provesti upravitelj infrastrukture na temelju svih podataka potrebnih kako bi odredio značajke pruge i utvrdio kompatibilnost vlaka i željezničke pruge (npr. uvjeti korištenja, vrijednosti parametara sučelja) koji proizlaze iz točaka (a), (b) i (c) i podataka iz registra tipova vozila.

41. U pogledu upotrebe CSM RA za provjeru sigurne integracije prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu:

— točka (a) preporuke 39. u cijelosti je u području primjene TSI-jeva koji se bave podsustavima; ako ne postoje izričiti tehnički propisi kojima je obuhvaćeno to pitanje, u TSI-ju se može prihvatiti pristup na temelju rizika, zahtijevati primjena CSM RA i navesti do koje bi prihvatljive razine rizik trebao biti kontroliran,

— ako ne postoje obvezni propisi (TSI-jevi, nacionalni propisi) koji u cijelosti obuhvaćaju to sučelje, potrebno je provjeriti točku (b) preporuke 39. upotrebom CSM RA,

- točka (c) preporuke 39. trebala bi u cijelosti biti obuhvaćena TSI-jevima i, ako je to predviđeno člankom 17. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ, nacionalnim propisima te bi tu provjeru na temelju propisa trebalo provesti prijavljeno tijelo ili imenovano tijelo u sklopu odgovornosti za „provjeru sučelja dotičnog podsustava sa sustavom u koji se uključuje” (članak 18. Direktive 2008/57/EZ), u protivnom bi zahtjevi u pogledu transparentnosti, nediskriminacije i interoperabilnosti bili ugroženi,
- Zato upotreba CSM RA nije obvezna za točku (c) preporuke 39. u slučajevima kada postoje TSI-jevi ili nacionalna pravila. U slučajevima kada nacionalnim propisima nije određeno to sučelje u cijelosti (npr. neki zastarjeli signalno-sigurnosni sustavi i inovativna rješenja), tim nacionalnim propisom/propisima može se zahtijevati primjena CSM RA za rješavanje rizika koji nisu obuhvaćeni.

CJELOVITOST TSI-JEVA I NACIONALNIH PROPISA

42. Prihvaća se da je TSI-jeve izradila skupina stručnjaka iz sektorskih udruženja i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost koja je vodila računa o nacionalnim propisima i praktičnom iskustvu kao njihovoj osnovi. Oni predstavljaju najnovija tehnička dostignuća ili najbolje raspoloživo tehničko znanje koje je razvila Agencija u suradnji s tim stručnjacima, a njihovu je reviziju proveo odbor iz članka 29. Direktive 2008/57/EZ. Kao takve, TSI-jeve su države članice priznale kao odgovarajuće (uključujući otvorena pitanja) te su oni pravno obvezujuć. Pregled ili provjera valjanosti tih obveznih zahtjeva nije dio postupka izdavanja odobrenja.
43. Međutim, kako bi se očuvala cjelovitost TSI-jeva i nacionalnih propisa, odgovornost je svakog subjekta koji postane svjestan nekog potencijalnog nedostatka u TSI-jevima ili nacionalnim propisima da bez odgađanja kroz primjenjive postupke iznese sumnje s punim obrazloženjem tako da su svi predmetni subjekti odmah obaviješteni o potencijalnom nedostatku i mogu poduzeti odgovarajuće radnje.
44. Države članice trebale bi poduzeti odgovarajuće mjere kako bi izmijenile manjkave ili neusklađene nacionalne propise.
45. Ako je neki TSI manjkav, primjenjuje se članak 7. Direktive 2008/57/EZ te bi se nedostatak trebao riješiti:
 - (a) tehničkim mišljenjem Agencije; ili
 - (b) izmjenom TSI-ja;
ili i jednim i drugim.Ovisno o slučaju, TSI se može izmijeniti:
 1. izmjenom specifikacije ciljnog sustava;
 2. dodavanjem posebnih slučajeva kada se oni odnose samo na ograničeni broj država članica, a usklađivanje na razini EU-a ne smatra se potrebnim;
 3. dodavanjem otvorenih pitanja kada je usklađivanje na razini EU-a potrebno, ali još ne može biti izričito obuhvaćeno TSI-jem.

PROVJERE KOJE SU IZVAN PODRUČJA PRIMJENE ODOBRENJA ZA PUŠTANJE U UPORABU

46. Provjera kompatibilnosti vlaka i pruge trebala bi biti neovisna od postupka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu tipa vozila ili pojedinačnog vozila. Provjerom kompatibilnosti vlaka i pruge upravlja željeznički prijevoznik (ili upravitelj infrastrukture ako upravlja vlakovima) u okviru postupka planiranja (npr. pri davanju ponuda za trase) i svakodnevno kroz svoj SMS. Željeznički prijevoznik trebao bi utvrditi kompatibilnost dobivanjem podataka od upravitelja infrastrukture registrom infrastrukture te iz tehničke dokumentacije priložene EZ izjavi o provjeri vozila koja je utvrđena pri izdavanju odobrenja i održavana nakon toga. U prijelaznom razdoblju, odnosno do uspostave i popunjavanja registra infrastrukture svim odgovarajućim podacima za provjeru kompatibilnosti s mrežom, upravitelji infrastrukture trebali bi željezničkim prijevoznicima osigurati potrebne podatke drugim transparentnim sredstvima.
47. Procjena sposobnosti željezničkog prijevoznika da upravlja radom i održavanjem vozila nije dio postupka koji vodi do izdavanja odobrenja. Ona je obuhvaćena postupkom dodjele rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i trajnim nadzorom nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.
48. Procjena sposobnosti upravitelja infrastrukture da upravlja radom i održavanjem mrežnih projekata nije dio postupka koji vodi do izdavanja odobrenja. Ona je obuhvaćena postupkom dodjele rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i trajnim nadzorom nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.

49. Procjena sposobnosti subjekta nadležnog za održavanje da upravlja održavanjem vozila nije dio postupka izdavanja odobrenja. Ona je obuhvaćena sustavom upravljanja sigurnošću (SMS) željezničkog prijevoznika. Kada se primjenjuje postupak izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje, SMS željezničkog prijevoznika može taj postupak uzeti u obzir.
50. Slijedom toga, od podnositelja se zahtjeva za izdavanje odobrenja za tip vozila ili odobrenja za puštanje u uporabu pojedinačnog vozila ili podsustava ne zahtjeva da procjenjuje važnost potencijalnih promjena koje vozilo ili projektirani podsustav prouzročuje u željezničkom sustavu kao cjelini. Ako je podnositelj zahtjeva željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji namjerava upotrebljavati to vozilo ili podsustav, primjena CSM RA u svojstvu željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture odgovornih za upravljanje promjenama na njihovu dijelu željezničkog sustava neovisna je od njihove uloge podnositelja zahtjeva za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu.
51. U praksi, kada proizvođač proizvodi određeni projekt prema narudžbi željezničkog prijevoznika, obično dolazi do vremenskog preklapanja između:
- provjere sukladnosti strukturnog podsustava u svrhu sastavljanja „EZ” izvještaja o provjeri (aktivnost koja uključuje točke (a), (b) i (c) preporuke 39.), i
 - integracije tog podsustava u SMS željezničkog prijevoznika (aktivnost koja uključuje točke (d) i (e) preporuke 39.).
- To je dio dobrog upravljanja projektom kojim se, u određenim okolnostima, omogućuje skraćivanje razdoblja između izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu i stvarnog korištenja vozila ili mrežnog projekta u komercijalne svrhe. U tim je okolnostima nacionalno tijelo nadležno za sigurnost istodobno uključeno kao:
- tijelo nadležno za izdavanje odobrenja za tip vozila ili za puštanje u uporabu pojedinačnog vozila, i
 - tijelo nadležno za nadzor rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza ili rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

Unatoč tome što se ova dva zadatka mogu vremenski preklapati, oni bi trebali biti službeno neovisni, pri čemu je druga strana u prvom postupku podnositelj zahtjeva za izdavanje odobrenja za vozilo ili tip vozila, a u drugom željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji namjerava upotrijebiti podsustav ili vozilo.

UZAJAMNO PRIZNAVANJE PROPISA I PROVJERA U POGLEDU VOZILA

52. Države članice trebale bi uzajamno priznavati provjere koje su provedene prema nacionalnim propisima drugih država članica, osim ako:
- (a) nema dokaza o kompatibilnosti s mrežom; ili
 - (b) neka država članica može podnositelju zahtjeva dokazati postojanje znatnog sigurnosnog rizika;
 - (c) potrebno je što je više moguće primjenjivati načelo uzajamnog priznavanja kako bi se spriječili nepotrebni zahtjevi i suvišne provjere, osim ako su oni prijeko potrebni za provjeru tehničke kompatibilnosti vozila s odgovarajućom mrežom i nisu jednaki onima u propisima države članice koja je izdala prvo odobrenje.
53. U slučaju dodatnih odobrenja države članice ne bi trebale dovoditi u pitanje nacionalne propise primijenjene za prethodno odobrenje
- koji obuhvaćaju otvorena pitanja koja nisu povezana s tehničkom kompatibilnošću između vozila i mreže, ili
 - koji su razvrstani u kategoriju „A” u referentnom dokumentu iz članka 27. stavka 4. Direktive 2008/57/EZ.
54. Bez obzira na nedostatak generičkih kriterija za prihvaćanje rizika u zajedničkoj sigurnosnoj metodi (CSM) za procjenu rizika, procjene u sklopu CSM-a provedene kao dio provjera koje zahtijevaju TSI-jevi trebale bi biti uzajamno priznate u skladu s člankom 7. stavkom 4. Uredbe o CSM RA ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ On će biti zamijenjen člankom 15. stavkom 5. Provedbene uredbe (EU) br. 402/2013, koja stupa na snagu 21. svibnja 2015.

ULOGE I ODGOVORNOSTI

55. Prije izdavanja odobrenja za puštanje podsustava u uporabu, proizvođač ili naručitelj (tj. podnositelj zahtjeva u smislu članka 18. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ) mora obaviti sve potrebne projekte, konstrukcije i ispitivanja ili dati da se obave u okviru njihove odgovornosti i potpisati „EZ” izjavu o provjeri.
56. Prijavljena tijela provjeravaju sukladnost s TSI-jevima i podnositelju zahtjeva izdaju potvrdu/potvrde o provjeri. U članku 18. stavku 2. Direktive 2008/57/EZ navodi se da provjera prijavljenog tijela „obuhvaća i provjeru sučelja dotičnog podsustava sa sustavom u koji se uključuje, na temelju dostupnih podataka iz odgovarajućeg TSI-ja i registara iz članka 34. i 35.”. Time se podrazumijeva da prijavljeno tijelo ima ulogu provjere tehničke kompatibilnosti s drugim podsustavima, što je u skladu s činjenicom da je tehnička kompatibilnost obuhvaćena TSI-jevima. Područje primjene tih provjera ograničeno je na relevantne TSI-jeve. Svako prijavljeno tijelo sastavlja tehničku dokumentaciju s obzirom na provjere koje je provelo.
57. Odredbe preporuke 56. odgovarajuće se primjenjuju na imenovana tijela i nacionalne propise.
58. Na temelju članka 15. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ uloga je nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu izvršiti pregled dokumenata priloženih zahtjevu za puštanje u uporabu i osigurati dokaze o primjerenosti postupka provjere. Taj bi se pregled trebao sastojati od provjere potpunosti, važnosti i usklađenosti dokumentacije predane za izdavanje odobrenja. On je ograničen na pitanja u nadležnosti nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost (željeznice) kako su definirana u Direktivi 2004/49/EZ.
59. Ako država članica (ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost) otkrije problem u vezi sa zahtjevom za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu u smislu da strukturni podsustav za koji postoji „EZ” izjava o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom nije u potpunosti u skladu s Direktivom 2008/57/EZ i osobito ako ne udovoljava osnovnim zahtjevima, ona bi trebala primijeniti članak 19. Direktive 2008/57/EZ. To se na odgovarajući način primjenjuje i na sastavne dijelove interoperabilnosti u skladu s člankom 14. Direktive 2008/57/EZ.
60. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost ne bi trebala ponavljati bilo koji od pregleda koji su izvršeni u okviru postupka provjere.
61. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost ne bi trebala pokušavati obavljati ili duplicirati rad donositelja propisa, prijavljenih tijela, imenovanih tijela ili tijela za procjenu rizika.
62. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost ne bi trebala provoditi ni detaljnu sustavnu provjeru rada podnositelja zahtjeva, prijavljenog tijela, imenovanog tijela i tijela za procjenu rizika upotrebom CSM-a ni sustavnu provjeru valjanosti njihovih rezultata. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu provjere tijela za procjenu dovesti u pitanje samo ako postoji opravdana sumnja. U tom je slučaju potrebno poštovati načela proporcionalnosti (vođeci računa o stupnju rizika), nediskriminacije i transparentnosti. Opravdana se sumnja osobito može pojaviti na osnovi pregleda iz preporuke 58. ili kada su povratna iskustva pokazala da sličan podsustav ne udovoljava osnovnim zahtjevima kako je definirano člankom 19. Direktive 2008/57/EZ.
63. U skladu s člankom 28. stavkom 2. Direktive 2008/57/EZ za prijavljena tijela (i na odgovarajući način za imenovana tijela) države članice trebale bi uspostaviti sustave kojima se osigurava stručna sposobnost tijela za procjenu i poduzimaju mjere za rješavanje nesukladnosti s primjenjivim zakonodavstvom. Kako bi se osigurao dosljedan pristup, Komisija bi, uz pomoć Agencije, trebala imati koordinacijsku ulogu u tom pitanju.
64. Podnositelji zahtjeva, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici trebali bi, zajedno sa subjektima nadležnima za održavanje, voditi računa o povratnim iskustvima s već odobrenim tipovima vozila i projektiranim podsustavima ili s utvrđivanjem nepokrivenih rizika te uvesti odgovarajuće korektivne radnje.
65. Podnositelji zahtjeva trebali bi provesti te korektivne radnje prije podnošenja zahtjeva za izdavanje odobrenja te bi trebali biti obvezni to učiniti odmah nakon što je takva potreba utvrđena.
66. Za vozila i podsustave koji su već u uporabi željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi provesti te korektivne radnje u sklopu svojeg SMS-a. Sustav upravljanja sigurnošću željezničkih prijevoznika trebao bi osigurati da subjekti nadležni za održavanje vozila koja oni upotrebljavaju uvedu sve nužne promjene u svoje sustave održavanja.

67. Jednako kako prije izdavanja odobrenja uloga nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost nije da utvrdi projektno rješenje, tako ni nadzorna uloga nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost nije da propisuju korektivne radnje u slučaju povratnih iskustava. Umjesto toga, nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi nadzirati sukladnost željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture s vlastitim SMS-om. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi provjeriti definiraju li, provode i upravljaju željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovarajućim korektivnim radnjama s pomoću vlastitog SMS-a.
68. U skladu s Direktivom 2004/49/EZ svaki je upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovoran za svoje dijelove sustava. Željeznički je prijevoznik odgovoran isključivo za siguran rad svojih vlakova. Uloga upravitelja infrastrukture ograničena je na upravljanje infrastrukturom i zato upravitelj infrastrukture nije odgovoran za rad vlakova, osim u smislu izdavanja dozvole za kretanje vlakova. Upravitelj infrastrukture nema nikakvu drugu ulogu u postupku izdavanja odobrenja.
69. Procjena sposobnosti podizvoditelja (npr. posjednika) da upravlja svojim dijelom rada i održavanja vozila nije dio postupka koji vodi do izdavanja odobrenja. Ona je obuhvaćena obvezom željezničkih prijevoznika koji upotrebljavaju odobrena vozila da u sklopu svojeg SMS-a osiguraju da vozila imaju odgovarajući subjekt nadležan za održavanje u skladu s člankom 14.a Direktive 2004/49/EZ.
70. U članku 14.a stavku 1. Direktive 2004/49/EZ kako je izmijenjena Direktivom 2008/110/EZ propisano je da se svakom vozilu prije puštanja u uporabu ili korištenja na mreži dodjeljuje subjekt nadležan za njegovo održavanje. Odobrenje za puštanje u uporabu neovisno je od korištenja vozila nekog željezničkog prijevoznika ili održavanja vozila nekog subjekta nadležnog za održavanje; nadalje, Direktiva 2004/49/EZ odnosi se na rad (uporabu) i održavanje vozila. Stoga subjekt nadležan za održavanje (ECM) može biti dodijeljen prije ili nakon što je vozilo odobreno za puštanje u uporabu, ali uvijek prije nego što je ono registrirano u nacionalnom registru vozila (ECM je obvezno polje u NRV-u) i prije nego što je stvarno upotrijebljeno na mreži.
71. Organizacije bi trebale upravljati rizicima koje prouzročuju njihove aktivnosti. Odgovornost za upravljanje rizicima trebala bi biti kod onih koji su najsposobniji za njihovo upravljanje.
72. Kako su željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture jedini sudionici od kojih se zahtijeva da imaju rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, te bi organizacije s pomoću sustava upravljanja sigurnošću trebale imati ključnu ulogu u upravljanju doprinosima drugih te u donošenju ispravnih odluka u pogledu njihovih doprinosa. Kada željeznički prijevoznici ili upravitelji infrastrukture donose takve odluke ili mjere u okviru svojih sustava upravljanja sigurnošću, time se ne dovode u pitanje odgovornosti drugih subjekata, na primjer posjednika, subjekata nadležnih za održavanje, proizvođača.
73. Podjela radnih odgovornosti između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture definirana je u TSI-ju o odvijanju i upravljanju prometom.
74. Željezničke je prijevoznike potrebno smatrati najkompetentnijima i onima u najboljem položaju:
- (a) da utvrde potencijalne hazarde u planiranim aktivnostima, uključujući održavanje te provedu kontrolne mjere poput pregleda pri polasku;
 - (b) da pravilno odrede operativne potrebe prema izvoditeljima i dobavljačima, poput potrebnih radnih karakteristika, raspoloživosti i pouzdanosti vozila;
 - (c) nadziru radne karakteristike vozila;
 - (d) da, prema potrebi, posjedniku i subjektu nadležnom za održavanje daju redovite i sveobuhvatne povratne informacije o aktivnostima i učinkovitosti; i
 - (e) da preispitaju ugovore kako bi razumjeli i doveli u pitanje izvršenja ugovora.
75. S druge strane, za željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture nije potrebno smatrati kako su u najboljem položaju ili najkompetentniji da izravno upravljaju svim rizicima u cijelom lancu opskrbe. Kako bi ispunili odgovornosti, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi oblikovati ugovorne obveze za nabavu roba i usluga u skladu sa svojim sustavima upravljanja sigurnošću, uzimajući pritom u obzir zakonske odgovornosti ostalih subjekata. Nakon što se počinju upotrebljavati, uobičajena je praksa da vozila budu preinačena kako bi se ispravili nedostaci i kontinuirano poboljšavale njihove radne karakteristike. Za sigurno je upravljanje tim promjenama odgovoran željeznički prijevoznik. On bi tu odgovornost trebao ispuniti primjenom postupaka upravljanja promjenama u svojem SMS-u i Uredbe o donošenju CSM-a za procjenu

rizika te, prema potrebi, osiguravanjem da je ishođeno odobrenje za puštanje u uporabu preinačenog vozila. Željeznički prijevoznik isto bi tako trebao osigurati dostavu svih odgovarajućih podataka subjektu nadležnom za održavanje radi ažuriranja dokumentacije o održavanju.

76. Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, subjekti nadležni za održavanje i posjednici trebali bi osigurati da je sva podrška koju bi u tom postupku mogli trebati predviđena u ugovoru s proizvođačem.
77. Prije nego što željezničkom prijevozniku upravitelj infrastrukture odobri pristup mreži za vlak, on bi prvo trebao biti upoznat s prirodom pristupa koji je upravitelj infrastrukture ponudio na prodaju. Željeznički prijevoznik mora biti siguran da je pruga za koji namjerava kupiti pristup prikladna za njegov vlak.
78. Željeznički prijevoznici u registru bi infrastrukture trebali naći sve podatke (o prirodi infrastrukture) koje trebaju kako bi utvrdili je li vlak koji namjeravaju upotrijebiti kompatibilan s određenom prugom (kompatibilnost vlak/pruga). Upravitelj infrastrukture trebao bi u registru infrastrukture za svaki parametar opisati nominalne vrijednosti i, prema potrebi, granične vrijednosti parametara sučelja na kojima se održava dionica pruge. Željeznički se prijevoznici oslanjaju na cjelovitost tih podataka kako bi osigurali siguran rad svojih vlakova. Upravitelj infrastrukture trebao bi obavijestiti željezničkog prijevoznika o svim privremenim promjenama u prirodi infrastrukture koje nisu navedene u registru infrastrukture.
79. Nakon što je željeznički prijevoznik, s pomoću registra infrastrukture i dokumentacije priložene odobrenju vozila/odobrenju za tip vozila i uzimajući u obzir uvjete korištenja i druga ograničenja odobrenja za puštanje vozila u uporabu/odobrenja za tip vozila, utvrdio da pruga može nositi vlak koji namjerava upotrijebiti, tada je potrebno razmotriti odredbe TSI-ja koji se odnosi na „odvijanje i upravljanje prometom” (osobito njegove odjeljke o sastavu vlaka, kočenju vlaka i voznom stanju) kako bi utvrdio postoje li ograničenja u vezi s vlakom koja ograničavaju upotrebu na toj pruzi (npr. ograničenja brzine, ograničenja dužine, ograničenja izvora energije).
80. Ako upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ima pitanja o upotrebi određenog vozila ili dijela stabilne opreme na određenoj pruzi, o tome bi trebao obavijestiti drugu stranku kako bi našli rješenje. Ako stranka koja je postavila pitanje nije zadovoljna odgovorom, to bi pitanje trebala uputiti nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, koje bi odluke trebalo donijeti u skladu sa svojim ovlastima.
81. U skladu s člankom 4. stavkom 2. Uredbe Komisije (EU) br. 1078/2012 ⁽¹⁾ željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje moraju sve uključene stranke (uključujući nacionalna tijela nadležna za sigurnost) obavijestiti o svakom riziku od važnosti za sigurnost zbog manjkavosti i konstrukcijskih neusklađenosti ili nepravilnosti tehničke opreme. Ta se obveza obavještanja isto tako odnosi na proizvođače i naručitelje koji su sastavili „EZ” izjavu o provjeri nakon izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu.
82. Osim zadatka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava, u skladu s člankom 16. Direktive 2004/49/EZ nacionalna bi tijela nadležna za sigurnost isto tako trebala nadzirati da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture djeluju u skladu sa zahtjevima zakonodavstva EU-a i, ako je to dopušteno Direktivom 2008/57/EZ, nacionalnih propisa. Taj bi nadzor isto tako trebao obuhvaćati upravljanje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture rizicima koji se odnose na sučelje s njihovim dobavljačima (kao što su proizvođači, posjednici i poduzeća koja daju vozila u lizing), osobito tijekom nabave roba i usluga te njihove integracije u SMS-ove željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.
83. Sudjelovanje nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u korištenju podsustava i njegovu održavanju od željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture u sklopu njihova SMS-a obuhvaća samo nadzor. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi osobito odbiti preuzimanje odgovornosti za udovoljavanje osnovnim zahtjevima od proizvođača/naručitelja ili željezničkog prijevoznika/upravitelja infrastrukture navođenjem ili izričitom provjerom i/ili odobrenjem određenih projektnih rješenja, zahtjeva za održavanje ili korektivnih radnji. Zato bi se nacionalno tijelo nadležno za sigurnost trebalo usredotočiti na prikladnost i primjerenost sustava upravljanja odgovornih sudionika te ne bi trebalo djelovati kao „inspektor završenog rada” detaljnih izlaznih podataka ili odluka koje su donijeli ti sudionici.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) br. 1078/2012 od 16. studenoga 2012. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za kontrolu koju će primjenjivati željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture nakon izdanog rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza te subjekti nadležni za održavanje (SL L 320, 17.11.2012., str. 8.).

84. Ako države članice razmatraju uvođenje hitnih mjera kao posljedice nesreća ili poremećaja, one bi trebale prepoznati da je sustav upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika primarni mehanizam za upravljanje novim rizicima u pogledu rada vozila koji su mogli biti otkriveni tijekom istraga nesreća/poremećaja ili rezultata u kontekstu nadzora. Čak i ako neka država članica smatra da je hitno potrebno donošenje novog propisa za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu, ona bi trebala pratiti postupke navedene u primjenjivom zakonodavstvu Unije, uključujući dostavu nacрта novog propisa Komisiji u skladu s direktivama 98/34/EZ ⁽¹⁾ ili 2004/49/EZ Europskog parlamenta i vijeća.

ISPITIVANJE

85. Jedina ispitivanja koja se mogu zahtijevati za izdavanje odobrenja, a koja moraju biti obavljena prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu i zahtijevaju sudjelovanje tijela za procjenu, trebala bi biti ispitivanja koja su:
- izričito navedena u TSI-jevima, modulima i, prema potrebi, nacionalnim propisima,
 - utvrđena od podnositelja zahtjeva za potrebe dokazivanja sukladnosti sa zahtjevima TSI-jeva i/ili nacionalnih propisa,
 - utvrđena u ostalom zakonodavstvu EU-a ili
 - utvrđena od podnositelja zahtjeva, u skladu s primjenom CSM RA kako je opisano u preporuci 41.
86. Sudjelovanje prijavljenih i/ili imenovanih tijela u provjeri sukladnosti s osnovnim zahtjevima određeno je u odgovarajućim TSI-jevima, odnosno nacionalnim propisima.
87. Ispitivanja koja nisu obuhvaćena preporukom 85. (npr. ispitivanja koje poduzima željeznički prijevoznik kako bi utvrdio kompatibilnost vlaka i pruge prije korištenja tipa vozila ili novog podsustava na određenoj pruzi ili naručitelj kako bi utvrdio sukladnost sa zahtjevima kupca) nisu dio postupka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu.
88. Ako se ispitivanja na pruzi radi provjere sukladnosti sa zahtjevima za odobrenje trebaju provesti prije nego nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izda odobrenje za puštanje u uporabu, tada bi sve operativne i organizacijske pripreme za provedbu tih ispitivanja trebale biti definirane u nacionalnom pravnom okviru svake države članice i biti sukladne direktivama 2008/57/EZ i 2004/49/EZ. One bi trebale uključivati administrativne pripreme i sve obvezne tehničke i operativne zahtjeve. Općenito, države članice mogu prihvatiti jedan od sljedećih dvaju pristupa:
- država članica može uključiti nadležnost za ispitivanje u rješenje o sigurnosti željezničkog prijevoznika. To vrijedi u mjeri u kojoj tijelo za ispitivanje može biti ovlašteno kao željeznički prijevoznik čiji je opseg djelovanja ograničen samo na ispitivanje,
 - država članica može od nadležnog subjekta (koji može i ne mora biti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost) zahtijevati davanje dozvole za provođenje ispitivanja. U tom slučaju nadležni subjekt (u nedostatku provjere sukladnosti sa zahtjevima za odobrenje od prijavljenog ili imenovanog tijela) mora posjedovati dovoljnu razinu tehničkog znanja za donošenje takvih odluka. Kako bi udovoljila zahtjevima u pogledu transparentnosti i pravne sigurnosti, država članica mora osigurati da je taj subjekt odgovarajuće neovisan te objaviti postupak za davanje dozvola za ispitivanje u svojem nacionalnom pravnom okviru s jasnim zahtjevima i kriterijima za donošenje odluka koje nadležni subjekt treba upotrijebiti za davanje dozvole za ispitivanje.
89. Upravitelji infrastrukture imaju neposrednu ulogu u smislu olakšavanja postupka davanja dozvole. U slučajevima kada nacionalno tijelo nadležno za sigurnost zahtijeva dodatna ispitivanja, člankom 23. stavkom 6. Direktive 2008/57/EZ zahtijeva se da „upravitelj infrastrukture, nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva, jamči provođenje svih ispitivanja u roku od tri mjeseca nakon zahtjeva podnositelja”.

TEHNIČKA DOKUMENTACIJA

90. U skladu s člankom 18. i Prilogom VI. Direktive 2008/57/EZ „EZ” izjavi o provjeri podsustava trebala bi biti priložena tehnička dokumentacija, uključujući dokumente koji opisuju podsustav, dokumente koji proizlaze iz provjera koje su provela različita tijela za procjenu i dokumente o elementima koji se odnose na uvjete i ograničenja korištenja te upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadzoru, prilagođavanju i održavanju. Tehnička dokumentacija priložena EZ izjavi o provjeri uključuje sve popratne dokumente potrebne za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu.

⁽¹⁾ Direktiva 98/34/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 22. lipnja 1998. o utvrđivanju postupka osiguravanja informacija u području tehničkih normi i propisa (SL L 204, 21.7.1998., str. 37.).

91. Vozilo ili mrežni projekt obuhvaćeni su tehničkom dokumentacijom (ili više njih) priloženom EZ izjavom o provjeri podsustava (ili više njih) od kojeg se sastoje.
92. U postupku provjere podsustava može biti potrebna intervencija nekoliko tijela za procjenu, svakog prema svojem području nadležnosti. Podnositelj zahtjeva trebao bi biti odgovoran za prikupljanje cjelokupne dokumentacije koja je propisana svim primjenjivim zakonodavstvom EU-a. Kombinacija tih tehničkih dokumentacija, upotpunjenih svim drugim podacima koji su propisani zakonodavstvom EU-a (uključujući stavke navedene u Prilogu VI. 2.4. Direktive 2008/57/EZ), navodi se kao tehnička dokumentacija priložena „EZ” izjavi o provjeri podsustava.
93. Zahtjev za izdavanje odobrenja za tip vozila ili odobrenja za puštanje u uporabu treba podnijeti podnositelj zahtjeva.

Ta bi dokumentacija trebala sadržavati tehničku dokumentaciju priloženu EZ izjavi o provjeri koju sastavlja podnositelj zahtjeva za taj podsustav.

U slučaju vozila koje se sastoji od dvaju podsustava, dokumentacija koja se predaje za izdavanje odobrenja trebala bi uključivati dvije tehničke dokumentacije priložene „EZ” izjavi o provjeri tih dvaju podsustava.

Do donošenja preporuke Komisije s opisom sadržaja dokumentacije koju predaje podnositelj zahtjeva, država članica može dopustiti da samo dio tehničke dokumentacije/tehničkih dokumentacija priložene/priloženih „EZ” izjavi o provjeri bude uključen u dokumentaciju priloženu zahtjevu za izdavanje odobrenja za vozilo ili tip vozila. To bi trebalo biti jasno naznačeno u nacionalnim pravnim okvirima država članica koji se objavljuju na *web*-mjestu Europske agencije za željeznice.

Tehnička bi dokumentacija priložena „EZ” izjavi o provjeri vozila, tipa vozila ili podsustava trebala uključivati sve podatke navedene u Prilogu V. i popratnu dokumentaciju za „EZ” izjavu/izjave o provjeri (npr. potvrda/potvrde o provjeri i tehničke dokumentacije izdane od prijavljenog/prijavljenih tijela ili imenovanog/imenovanih tijela, bilješke o izračunima, evidencije o provedenim ispitivanjima i pregledima, tehničke značajke koje treba zabilježiti u skladu s primjenjivim TSI-jevima i nacionalnim propisima). Podatci iz tehničke dokumentacije priložene „EZ” izjavi o prijavi koja nije sadržana u dokumentaciji predanoj za izdavanje odobrenja trebali bi biti dostupni na zahtjev nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.

Dokumentaciju priloženu za izdavanje prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila treba dostaviti nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost u vrijeme podnošenja zahtjeva za odobrenje te je ono čuva kao evidenciju onoga što je odobreno.

94. Preuzme li se prijedlog u preporuci 21., preporuka 93. treba se na odgovarajući način primjenjivati i na dokumentaciju koja se predaje za izdavanje odobrenja za mrežni projekt te tehničke dokumentacije priložene odgovarajućoj EZ izjavi o provjeri/provjerama.
95. Podnositelj zahtjeva za izdavanje dodatnog odobrenja za puštanje u uporabu vozila trebao bi izvornoj tehničkoj dokumentaciji priloženoj „EZ” izjavi o prijavi priložiti podatke iz članka 23. stavka 3. ili članka 25. stavka 3. Direktive 2008/57/EZ; ti su dodatni podatci dio podataka koje treba dostaviti nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost. Međutim, podnositelj zahtjeva trebao bi zadržati strukturu tehničke dokumentacije priložene „EZ” izjavi o provjeri.
96. Dio tehničke dokumentacije priložene „EZ” izjavi o provjeri u kojem su utvrđeni „svi elementi koji se odnose na uvjete i ograničenja korištenja te upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadzoru, prilagođavanju i održavanju” za mrežne bi projekte trebao biti dostupan upravitelju infrastrukture, a za vozila željezničkom prijevozniku koji upotrebljava vozilo kako bi ga oni mogli dostaviti subjektu nadležnom za održavanje. Taj se prijenos podataka sadržanih u tehničkoj dokumentaciji priloženoj „EZ” izjavi o provjeri može za vozila izvršiti putem posjednika vozila. Nakon puštanja u uporabu željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture zajedno sa subjektom nadležnim za održavanje odgovoran je za kontinuirano preispitivanje intervencija u pogledu održavanja i izmjenu tih podataka kako bi osigurao da oni odražavaju radni ciklus i povratno iskustvo (članci 4. i 9. Direktive 2004/49/EZ).
97. Tehnička dokumentacija priložena „EZ” izjavi o provjeri trebala bi uključivati podatke potrebne za upravljanje stanjem projektiranog rada vozila ili mrežnog projekta tijekom njegova životnog vijeka.

98. Tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izvaji o provjeri potrebno je ažurirati ako su provedene dodatne provjere (npr. provjera sukladnosti s nacionalnim propisima za dobivanje dodatnog odobrenja za puštanje u uporabu). U slučaju dodatnog odobrenja podnositelj bi zahtjeva trebao o tome obavijestiti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje je izdalo prvo odobrenje.

„EZ” IZJAVA O PROVJERI

99. U skladu s člankom 15. Direktive 2008/57/EZ i člankom 4. stavcima 3. i 4. Direktive 2004/49/EZ željeznički prijevoznici ili upravitelji infrastrukture odgovorni su za osiguravanje sukladnosti vozila ili podsustava s osnovnim zahtjevima kada je vozilo ili podsustav u uporabi. Time se ne dovodi u pitanje odgovornost ostalih uključenih sudionika (npr. odgovornosti potpisnika „EZ” izvaji o provjeri). Svaki proizvođač, subjekt nadležan za održavanje, posjednik vagona, pružatelj usluga i subjekt nadležan za nabavu mora osigurati da su željeznička vozila, postrojenja, pribor te oprema i usluge koje pružaju u skladu sa zahtjevima te da su uvjeti korištenja navedeni u tehničkoj dokumentaciji priloženoj EZ izvaji o provjeri tako da ih željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture može na siguran način staviti u uporabu.
100. Odgovornost za osiguranje da podsustavi u njihovu stanju projektiranog rada pri izdavanju odobrenja u potpunosti udovoljavaju svim osnovnim zahtjevima primjenjivog zakonodavstva EU-a leži isključivo na podnositelju zahtjeva za izdavanje odobrenja za podsustav koji izdaje „EZ” izvaji o provjeri. Podnositelj zahtjeva na temelju provjere prijavljenog ili imenovanog tijela i, prema potrebi, sveobuhvatne procjene podsustava ili vozila izjavljuje da je udovoljeno svim osnovnim zahtjevima. Stoga, ako je sukladnost podsustava u njegovu stanju projektiranog rada s osnovnim zahtjevima u vrijeme izdavanja odobrenja dovedena u pitanje u kasnijoj fazi, potrebno je smatrati da primarnu odgovornost snosi podnositelj zahtjeva koji je potpisao predmetnu „EZ” izvaji o provjeri.
101. Slijedom toga, ni odobrenje za tip ni odobrenje za puštanje u uporabu nije potrebno smatrati predajom odgovornosti za osiguravanje ili provjeru da podsustav udovoljava svim osnovnim zahtjevima s podnositelja zahtjeva na nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje izdaje odobrenje.
102. Ako je sukladnost podsustava u njegovu stanju projektiranog rada s osnovnim zahtjevima dovedena u pitanje, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje izdaje odobrenje potrebno je smatrati odgovornim samo za posebne zadatke dodijeljene nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje izdaje odobrenje ili vrši nadzor u skladu s člankom 16. Direktive 2004/49/EZ. Nacionalno pravo trebalo bi odražavati ovo načelo u skladu s preporukama od 58. do 62. te 67.
103. Neovisno o provjeri sukladnosti s TSI-jevima i nacionalnim propisima te provjeri sigurne integracije koje su provedene u skladu s člankom 15. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ, podnositelj zahtjeva potpisuje „EZ” izvaji o provjeri na vlastitu odgovornost. Zato bi podnositelj zahtjeva trebao ustanoviti postupak kako bi bio siguran da je obuhvatio i ispunio sve osnovne zahtjeve u skladu sa svim primjenjivim zakonodavstvom EU-a.
104. Iako CSM RA nije izvorno razvijen u tu svrhu, podnositelj zahtjeva može odabrati upotrebu metodologije CSM RA kao sredstva za ispunjavanje dijela svoje odgovornosti za osiguravanje da svi dijelovi podsustava/vozila u svakom pogledu i detalju udovoljavaju osnovnim zahtjevima za željeznički sustav iz Priloga III. Direktive 2008/57/EZ.
105. Jednako tako, podnositelj zahtjeva može odabrati upotrebu drugih sredstava dopuštenih mjerodavnim zakonodavstvom za osiguravanje da svi dijelovi podsustava ili vozila udovoljavaju osnovnim zahtjevima za željeznički sustav.
106. „EZ” izvjavom provjeri obuhvaćeno je cjelokupno primjenjivo zakonodavstvo EU-a. Potpisnik „EZ” izvaji odgovoran je za usklađenost s tim zakonodavstvom, uključujući odgovarajuću ocjenu sukladnosti te za uključivanje, prema potrebi, tijela za procjenu utvrđenih tim zakonodavstvom.
107. U slučaju odobrenja za vozila ili mrežni projekt koji se sastoji od više od jednog podsustava:
- (a) može postojati više od jednog podnositelja zahtjeva (jedan za svaki podsustav), pri čemu svaki sastavlja „EZ” izvaji o provjeri za svoj dio, uključujući sučelja. U tom slučaju svaki podnositelj zahtjeva preuzima odgovornost za predmetni podsustav u skladu s područjem primjene „EZ” izvaji o provjeri. Proizvođač ili naručitelj može objediniti te dvije izvaji u zahtjevu za izdavanje odobrenja za vozilo ili mrežni projekt;
 - (b) proizvođač ili naručitelj za tip vozila, pojedinačno vozilo ili mrežni projekt može objediniti „EZ” izvaji o provjeri za svaki podsustav, kako je opisano u Prilogu V. Direktive 2008/57/EZ, u jedinstvenu „EZ” izvaji

o provjeri tipa vozila, pojedinačnog vozila ili mrežnog projekta. U tom slučaju on na vlastitu odgovornost izjavljuje da su podsustavi od kojih se sastoji predmetni tip vozila, pojedinačno vozilo ili mrežni projekt podvrgnuti odgovarajućim postupcima provjere i udovoljavaju zahtjevima mjerodavnog zakonodavstva Europske unije, uključujući svim primjenjivim nacionalnim propisima te da time i samo vozilo ili mrežni projekt udovoljava zahtjevima mjerodavnog zakonodavstva Europske unije, uključujući svim primjenjivim nacionalnim propisima.

108. U svrhu sastavljanja „EZ” izjave o provjeri, u odgovarajućim TSI-jevima može biti dopuštena djelomična sukladnost s nekim TSI-jem samo ako je tim TSI-jem propisano da određene funkcije, radne karakteristike i sučelja koji su potrebni za udovoljavanje osnovnim zahtjevima nisu obvezni u određenim okolnostima.
109. Podnositelj zahtjeva može nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost podnijeti službeni zahtjev za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu podsustava samo nakon što je prikupio sve prethodne dokaze i izjave. Međutim, kao dobra praksa prihvaćeno je da podnositelji zahtjeva što je ranije moguće neslužbeno uključe nacionalna tijela nadležna za sigurnost kako bi postupak, zahtjevi, uloge i odgovornosti, područje primjene te ograničenja i uvjeti korištenja bili jasni i kako bi se izbjegle poteškoće u kasnijoj fazi.

UPRAVLJANJE PREINAKAMA

110. U pogledu primjene članka 5. stavka 2., članka 15. stavka 3. i članka 20. Direktive 2008/57/EZ svaku je preinaku postojećeg strukturnog podsustava potrebno analizirati i kategorizirati kao samo jednu od sljedećih preinaka:
1. „zamjena u okviru održavanja” i druge promjene kojima se ne uvodi odstupanje tehničke dokumentacije priložene „EZ” izjavi o provjeri. U tom slučaju nema potrebe za provjerom od strane tijela za procjenu, država članica ne mora biti obaviještena, a prvotna „EZ” izjava o provjeri ostaje valjana i nepromijenjena;
 2. promjene kojima se uvodi odstupanje od tehničke dokumentacije priložene „EZ” izjavi o provjeri koje može zahtijevati nove preglede (i zato zahtijeva provjeru u skladu s primjenjivim modulima za ocjenu sukladnosti), ali nemaju nikakvog utjecaja na osnovne značajke projekta podsustava. U tom je slučaju potrebno ažurirati tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izjavi o provjeri i dostaviti odgovarajuće podatke na zahtjev nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost;
 3. obnova ili modernizacija (tj. veća zamjena ili promjena koja zahtijeva obavještanje države članice) koja ne zahtijeva izdavanje novog odobrenja za puštanje u uporabu. Tom su kategorijom obuhvaćene preinake koje uključuju promjenu osnovnih značajki projekta podsustava;
 4. obnova ili modernizacija (tj. veća zamjena ili promjena koja zahtijeva obavještanje države članice) koja zahtijeva izdavanje novog odobrenja za puštanje u uporabu.

Bitno je naglasiti da odluke naručitelja ili proizvođača o promjenama podsustava na temelju četiriju prethodno navedenih kategorija moraju biti potpuno neovisne od odluke o važnosti promjene, u smislu CSM RA, željezničkog sustava koju će prouzročiti željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji vrši promjenu na svojem dijelu sustava. Te odluke uključuju različite sudionike u različitim okolnostima s različitim kriterijima za donošenje odluka.

Prethodno navedenim kategorijama 3. i 4. uvodi se odstupanje od tehničke dokumentacije priložene „EZ” izjavi o provjeri koje utječe na osnovne značajke projekta podsustava.

111. Za oba podsustava koji su pušteni u uporabu u skladu s Direktivom 2008/57/EZ i podsustav koji je pušten u uporabu ranije radi pravne sigurnosti i uzajamnog priznavanja, u TSI-jevima bi trebali biti utvrđeni kriteriji za određivanje utječe li neka preinaka na osnovne značajke projekta podsustava te spada li u kategoriju 3. ili 4. Do utvrđivanja tih kriterija u TSI-jevima države članice mogu ih utvrditi na nacionalnoj razini.
112. Preinaku je uvijek potrebno razmatrati upućivanjem na podsustav ili vozilo u trenutku izdavanja odobrenja. Više manjih preinaka može dovesti do veće preinake.

113. Proizvođači ili naručitelji trebali bi upravljati preinakama postojećih strukturnih podsustava na osnovi sljedećeg:
- (a) na temelju preporuke 110. proizvođač ili naručitelj ocjenjuje kojoj kategoriji pripada promjena te je li potrebno obavještavanje tijela za procjenu ili nadležnih tijela država članica. U slučaju preinaka kategorija 2. do 4. iz preporuke 110. koje rezultiraju izmjenom tehničke dokumentacije priložene „EZ” izvaji o provjeri ili utječu na valjanost već provedenih provjera, proizvođač ili naručitelj pri uvođenju bi promjene trebali procijeniti potrebu za izdavanjem nove „EZ” izjave o provjeri u skladu s kriterijima iz stavka 2. Priloga V. Direktive 2008/57/EZ ⁽¹⁾. Za preinake u kategoriji 4. država članica trebala bi odlučiti u kojoj je mjeri potrebno primijeniti TSI-jeve na projekt;
 - (b) kada se nekim TSI-jem zahtijeva upotreba CSM RA za određeni parametar, TSI-jem bi trebalo odrediti okolnosti u kojima je potrebno provesti ispitivanje važnosti u odnosu na taj parametar;
 - (c) isto tako, za parametre koji su bitni za provedbu sigurne integracije kao dijela postupka izdavanja odobrenja u skladu s preporukom 40. potrebno je provesti ispitivanje važnosti za svaki parametar, vodeći računa o opsegu promjene u pogledu stanja projektiranog rada.
114. Svaki je željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture odgovoran za svoj dio željezničkog sustava. U skladu s člankom 4. Direktive 2004/49/EZ oni bi trebali upravljati svojim dijelom željezničkog sustava s pomoću sustava upravljanja sigurnošću. Sustav upravljanja sigurnošću trebao bi, prema potrebi, primijeniti CSM RA.
115. Kada željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture stavi vozilo ili podsustav u uporabu, on mora upotrijebiti CSM RA, počevši s procjenom važnosti promjene na dijelu željezničkog sustava za koji je odgovoran. U okviru tog postupka željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi rješavati sljedeća pitanja:
- (a) u pogledu vozila ili podsustava koje se (ponovno) stavlja u uporabu nakon preinake i, prema potrebi, izdavanja odobrenja: željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi s pomoću svojeg SMS-a procijeniti predstavlja li stavljanje u uporabu vozila ili podsustava promjenu koja je važna za željeznički sustav kao cjelinu;
 - (b) u pogledu svake promjene rada podsustava ili vozila: željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi procijeniti je li promjena važna u odnosu na njihov SMS te, ako jest važna, je li kontrola svih relevantnih rizika obuhvaćena SMS-om ili SMS treba prilagoditi;
 - (c) u pogledu svih promjena u održavanju podsustava ili vozila: željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi s pomoću svojeg SMS-a procijeniti je li promjena važna te, ako jest važna, osigurati odgovarajuću prilagodbu sustava održavanja subjekata nadležnih za održavanje i sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture.
116. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi nadzirati promjene koje se uvode u podsustave u uporabi kroz nadzor rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom upravitelja infrastrukture odnosno rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza željezničkog prijevoznika. U tu bi svrhu nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala nadzirati jesu li točke (a), (b) i (c) preporuke 115. pravilno primijenjene.
117. Preporuka 2011/217/EU stavlja se izvan snage.
- Ova je Preporuka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 5. prosinca 2014.

Za Komisiju
Violeta BULC
Članica Komisije

⁽¹⁾ Vidjeti odvojeni prijedlog izmjene Priloga V. Direktivi 2008/57/EZ.

ISSN 1977-0847 (elektroničko izdanje)
ISSN 1977-0596 (tiskano izdanje)



Ured za publikacije Europske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

HR