



Obsah

II Nelegislatívne akty

NARIADENIA

- ★ **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1316/2014 z 11. decembra 2014, ktorým sa v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 o uvádzaní prípravkov na ochranu rastlín na trh schvaľuje účinná látka *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747, ktorým sa mení príloha k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 540/2011 a ktorým sa členským štátom povoľuje predĺžiť platnosť dočasných autorizácií udelených pre uvedenú účinnú látku ⁽¹⁾** 1
- ★ **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1317/2014 z 11. decembra 2014 o predĺžení prechodných období týkajúcich sa požiadaviek na vlastné zdroje pre expozície voči centrálnym protistranám uvedených v nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 575/2013 a (EÚ) č. 648/2012 ⁽¹⁾** 6
- ★ **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1318/2014 z 11. decembra 2014, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva ⁽¹⁾** 8
- Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1319/2014 z 11. decembra 2014, ktorým sa ustanovujú paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien niektorých druhov ovocia a zeleniny 39

SMERNICE

- ★ **Smernica Komisie 2014/106/EÚ z 5. decembra 2014, ktorou sa menia prílohy V a VI k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ⁽¹⁾** 42

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

ROZHODNUTIA

2014/894/SZBP:

- ★ **Rozhodnutie Politického a bezpečnostného výboru EUTM Mali/4/2014 z 9. decembra 2014 o prijatí príspevku tretieho štátu na vojenskú misiu Európskej únie na podporu výcviku ozbrojených síl Mali (EUTM Mali) 50**

2014/895/EÚ:

- ★ **Vykonávacie rozhodnutie Komisie z 10. decembra 2014, ktorým sa stanovuje formát na oznamovanie informácií uvedených v článku 21 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/18/EÚ o kontrole nebezpečenstiev závažných havárií s prítomnosťou nebezpečných látok [oznámené pod číslom C(2014) 9334] ⁽¹⁾ 51**

2014/896/EÚ:

- ★ **Vykonávacie rozhodnutie Komisie z 10. decembra 2014, ktorým sa stanovuje formát, pomocou ktorého majú členské štáty informovať o vykonávaní smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/18/EÚ o kontrole nebezpečenstiev závažných havárií s prítomnosťou nebezpečných látok [oznámené pod číslom C(2014) 9335] ⁽¹⁾ 55**

ODPORÚČANIA

2014/897/EÚ:

- ★ **Odporúčanie Komisie z 5. decembra 2014 o záležitostiach súvisiacich s uvedením do prevádzky a používaním štruktúrnych subsystémov a vozidiel podľa smerníc Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES a 2004/49/ES ⁽¹⁾ 59**

Korigendá

- ★ **Korigendum k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1896/2006 z 12. decembra 2006, ktorým sa zavádza európske konanie o platobnom rozkaze (Ú. v. EÚ L 399, 30.12.2006) 78**

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1316/2014

z 11. decembra 2014,

ktorým sa v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 o uvádzaní prípravkov na ochranu rastlín na trh schvaľuje účinná látka *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747, ktorým sa mení príloha k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 540/2011 a ktorým sa členským štátom povoľuje predĺžiť platnosť dočasných autorizácií udeľených pre uvedenú účinnú látku

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 z 21. októbra 2009 o uvádzaní prípravkov na ochranu rastlín na trh a o zrušení smerníc Rady 79/117/EHS a 91/414/EHS⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 13 ods. 2 a článok 78 ods. 2,

keďže:

- (1) Pokiaľ ide o postup a podmienky schvaľovania, je potrebné v súlade s článkom 80 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 1107/2009 uplatňovať smernicu Rady 91/414/EHS⁽²⁾ na účinné látky, pre ktoré sa prijalo rozhodnutie v súlade s článkom 6 ods. 3 uvedenej smernice pred 14. júnom 2011. V prípade látky *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 sú podmienky uvedené v článku 80 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 1107/2009 splnené vykonávacím rozhodnutím Komisie 2011/253/EÚ⁽³⁾.
- (2) V súlade s článkom 6 ods. 2 smernice 91/414/EHS bola Nemecku 21. októbra 2010 doručená od spoločnosti Mitsui AgriScience International SA/NV žiadosť o zaradenie účinnej látky *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 do prílohy I k smernici 91/414/EHS. Vykonávacím rozhodnutím 2011/253/ES sa potvrdilo, že dokumentácia je „úplná“ v tom zmysle, že v zásade spĺňa požiadavky na údaje a informácie stanovené v prílohách II a III k smernici 91/414/EHS.
- (3) Účinky tejto účinnej látky na ľudské zdravie, zdravie zvierat a na životné prostredie boli vyhodnotené v súlade s ustanoveniami článku 6 ods. 2 a 4 smernice 91/414/EHS, pokiaľ ide o používanie navrhované žiadateľom. Určený spravodajský členský štát predložil 14. januára 2013 návrh hodnotiacej správy.
- (4) Návrh hodnotiacej správy bol preskúmaný členskými štátmi a Európskym úradom pre bezpečnosť potravín (ďalej len „úrad“). Dňa 27. marca 2014 predložil úrad Komisii svoje závery⁽⁴⁾ z hodnotenia účinnej látky *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 z hľadiska rizika pesticídov. Členské štáty a Komisia preskúmali návrh hodnotiacej správy a závery úradu v rámci Stáleho výboru pre potravinový reťazec a zdravie zvierat a finalizovali ich 10. októbra 2014 vo forme revíznej správy Komisie o *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 1.

⁽²⁾ Smernica Rady 91/414/EHS z 15. júla 1991 o uvádzaní prípravkov na ochranu rastlín na trh (Ú. v. ES L 230, 19.8.1991, s. 1).

⁽³⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/253/EÚ z 26. apríla 2011, ktorým sa v zásade uznáva úplnosť dokumentácie predloženej na podrobné preskúmanie s cieľom možného zaradenia látok metobromurón, kyselina S-abcisová, *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* D747, *Bacillus pumilus* QST 2808 a *Streptomyces lydicus* WYEC 108 do prílohy I k smernici Rady 91/414/EHS (Ú. v. EÚ L 106, 27.4.2011, s. 13).

⁽⁴⁾ Vestník EFSA (EFSA Journal) (2014) 12(4):3624. K dispozícii online: www.efsa.europa.eu.

- (5) Z rôznych preskúmaní vyplynulo, že od prípravkov na ochranu rastlín s obsahom *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 možno očakávať, že vo všeobecnosti spĺňajú požiadavky stanovené v článku 5 ods. 1 písm. a) a b) a v článku 5 ods. 3 smernice 91/414/EHS, najmä pokiaľ ide o spôsoby používania, ktoré boli preskúmané a podrobne opísané v revíznej správe Komisie. Preto je vhodné *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 schváliť.
- (6) Pred schválením by sa mala poskytnúť primeraná lehota s cieľom umožniť členským štátom a zainteresovaným stranám, aby sa pripravili na splnenie nových požiadaviek vyplývajúcich zo schválenia.
- (7) Bez toho, aby boli v dôsledku schválenia dotknuté povinnosti stanovené v nariadení (ES) č. 1107/2009, by však vzhľadom na špecifickú situáciu spôsobenú prechodom od smernice 91/414/EHS k nariadeniu (ES) č. 1107/2009 malo platiť nasledujúce. Členským štátom by sa po schválení mala poskytnúť šesťmesačná lehota na preskúmanie autorizácií prípravkov na ochranu rastlín s obsahom *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747. Členské štáty by podľa potreby mali autorizácie zmeniť, nahradiť alebo zrušiť. Odchylné od uvedenej lehoty by sa mala poskytnúť dlhšia lehota na predloženie a vyhodnotenie úplnej dokumentácie podľa prílohy III, ako sa stanovuje v smernici 91/414/EHS, v súvislosti s každým prípravkom na ochranu rastlín a s každým predpokladaným použitím v súlade s jednotnými zásadami.
- (8) Zo skúseností so zaraďovaním účinných látok hodnotených v rámci nariadenia Komisie (EHS) č. 3600/92 ⁽¹⁾ do prílohy I k smernici 91/414/EHS vyplýva, že pri výklade povinností držiteľov existujúcich autorizácií môžu nastať komplikácie, pokiaľ ide o prístup k údajom. Aby sa predišlo ďalším komplikáciám, je podľa všetkého potrebné objasniť povinnosti členských štátov, najmä povinnosť overiť, či držiteľ autorizácie preukáže prístup k dokumentácii, ktorá spĺňa požiadavky stanovené v prílohe II k uvedenej smernici. Týmto objasnením sa však nestanovujú žiadne nové povinnosti pre členské štáty ani pre držiteľov autorizácií v porovnaní so smernicami, ktoré sa prijali doteraz a ktorými sa mení príloha I k uvedenej smernici, alebo s nariadeniami, ktorými sa schvaľujú účinné látky.
- (9) V súlade s článkom 13 ods. 4 nariadenia (ES) č. 1107/2009 by sa príloha k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 540/2011 ⁽²⁾ mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (10) Okrem toho je vhodné povoliť členským štátom predĺženie platnosti dočasných autorizácií udelených pre prípravky na ochranu rastlín s obsahom *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747, aby sa im poskytol čas potrebný na splnenie povinností stanovených v tomto nariadení, pokiaľ ide o tieto dočasné autorizácie.
- (11) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Stáleho výboru pre rastliny, zvieratá, potravinu a krmivá,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Schválenie účinnej látky

Účinná látka *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 špecifikovaná v prílohe I sa schvaľuje za podmienok stanovených v uvedenej prílohe.

Článok 2

Prehodnotenie prípravkov na ochranu rastlín

1. V súlade s nariadením (ES) č. 1107/2009 členské štáty v prípade potreby do 30. septembra 2015 zmenia alebo zrušia existujúce autorizácie prípravkov na ochranu rastlín s obsahom *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 ako účinnej látky.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EHS) č. 3600/92 z 11. decembra 1992, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá na realizáciu prvého stupňa pracovného programu, na ktorý sa vzťahuje článok 8 ods. 2 smernice Rady 91/414/EHS o umiestnení na trh prípravkov na ochranu rastlín (Ú. v. ES L 366, 15.12.1992, s. 10).

⁽²⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 540/2011 z 25. mája 2011, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009, pokiaľ ide o zoznam schválených účinných látok (Ú. v. EÚ L 153, 11.6.2011, s. 1).

Do tohto dátumu overia najmä to, či sú splnené podmienky stanovené v prílohe I k tomuto nariadeniu, s výnimkou podmienok vymedzených v stĺpci osobitných ustanovení v uvedenej prílohe, a či držiteľ autorizácie má dokumentáciu, ktorá spĺňa požiadavky prílohy II k smernici 91/414/EHS, alebo k nej má prístup v súlade s podmienkami uvedenými v článku 13 ods. 1 až 4 uvedenej smernice a v článku 62 nariadenia (ES) č. 1107/2009.

2. Odchyľne od odseku 1 členské štáty prehodnotia každý autorizovaný prípravok na ochranu rastlín s obsahom *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 buď ako jedinej účinnej látky, alebo ako jednej z viacerých účinných látok, z ktorých boli všetky najneskôr do 31. marca 2015 uvedené v prílohe k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 540/2011, a to v súlade s jednotnými zásadami, ako sa uvádza v článku 29 ods. 6 nariadenia (ES) č. 1107/2009, na základe dokumentácie spĺňajúcej požiadavky prílohy III k smernici 91/414/EHS a s prihliadnutím na stĺpec osobitných ustanovení v prílohe I k tomuto nariadeniu. Na základe tohto hodnotenia určia, či prípravok spĺňa podmienky stanovené v článku 29 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1107/2009.

Po tomto určení členské štáty:

- a) v prípade prípravku s obsahom *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 ako jedinej účinnej látky podľa potreby zmenia alebo zrušia autorizáciu najneskôr do 30. septembra 2016, alebo
- b) v prípade prípravku s obsahom *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 ako jednej z viacerých účinných látok podľa potreby zmenia alebo zrušia autorizáciu do 30. septembra 2016 alebo do dátumu určeného na takúto zmenu alebo zrušenie v príslušnom akte alebo aktoch, ktorými sa príslušná látka alebo látky dopĺňajú do prílohy I k smernici 91/414/EHS, alebo ktorými sa táto príslušná látka alebo látky schvaľujú, podľa toho, čo nastane neskôr.

Článok 3

Zmeny vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 540/2011

Príloha k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 540/2011 sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

Článok 4

Predĺženie platnosti existujúcich dočasných autorizácií

Členské štáty môžu predĺžiť platnosť existujúcich dočasných autorizácií týkajúcich sa prípravkov na ochranu rastlín s obsahom *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmeň D747 na obdobie končiace najneskôr 30. septembra 2016.

Článok 5

Nadobudnutie účinnosti a dátum začatia uplatňovania

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Uplatňuje sa od 1. apríla 2015.

Článok 4 sa však uplatňuje od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 11. decembra 2014

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA I

Všeobecný názov, identifikačné číslo	IUPAC názov	Čistota (¹)	Dátum schválenia	Schválenie platí do	Osobitné ustanovenia
<p><i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmeň D747</p> <p>Prírastkové číslo v Agricultural Research Culture Collection (NRRL), Peoria, Illinois, USA: B- 50405</p> <p>Depozitné číslo v International Patent Organism Depository, Tokio, Japonsko: FERM BP-8234.</p>	neuvádza sa	minimálna koncentrácia: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1. apríla 2015	31. marca 2025	<p>Pri vykonávaní jednotných zásad, na ktoré sa odvoláva článok 29 ods. 6 nariadenia (ES) č.1107/2009, sa musia zohľadniť závery revíznej správy o <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmeň D747, a najmä jej dodatky I a II, v zmysle znenia finalizovaného Stálym výborom pre rastliny, zvieratá, potraviny a krmivá 10. októbra 2014.</p> <p>Pri tomto celkovom hodnotení musia členské štáty venovať osobitnú pozornosť ochrane operátorov a pracovníkov, pričom berú do úvahy skutočnosť, že <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmeň D747 treba považovať za potenciálny senzibilizátor. V podmienkach používania musia byť v náležitom prípade uvedené opatrenia na zmiernenie rizika.</p> <p>Výrobca zabezpečuje v priebehu výrobného procesu prísne dodržiavanie environmentálnych podmienok a analýzu kontroly kvality.</p>

(¹) Ďalšie podrobnosti o identite a špecifikácii účinnej látky sú uvedené v revíznej správe.

PRÍLOHA II

V časti B prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 540/2011 sa dopĺňa táto položka:

Číslo	Bežný názov, identifikačné čísla	Názov IUPAC	Čistota ⁽¹⁾	Dátum schválenia	Koniec platnosti schválenia	Osobitné ustanovenia
„83	<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmeň D747 Prírastkové číslo v Agricultural Research Culture Collection (NRRL), Peoria, Illinois, USA: B- 50405 Depozitné číslo v International Patent Organism Depository, Tokio, Japonsko: FERM BP-8234.	neuvádza sa	minimálna koncentrácia: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1. apríla 2015	31. marca 2025	<p>Pri vykonávaní jednotných zásad, na ktoré sa odvoláva článok 29 ods. 6 nariadenia (ES) č.1107/2009, sa musia zohľadniť závery revíznej správy o <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmeň D747, a najmä jej dodatky I a II, v zmysle znenia finalizovaného Stálym výborom pre rastliny, zvieratá, potraviny a krmivá 10. októbra 2014.</p> <p>Pri tomto celkovom posúdení členské štáty venujú osobitnú pozornosť ochrane operátorov a pracovníkov, pričom berú do úvahy skutočnosť, že <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmeň D747 treba považovať za potenciálny senzibilizátor. V podmienkach používania musia byť v náležitom prípade uvedené opatrenia na zmiernenie rizika.</p> <p>Výrobca zabezpečuje v priebehu výrobného procesu prísne dodržiavanie environmentálnych podmienok a analýzu kontroly kvality.“</p>

⁽¹⁾ Ďalšie podrobnosti o identite a špecifikácii účinnej látky sú uvedené v revíznej správe.

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1317/2014**z 11. decembra 2014****o predĺžení prechodných období týkajúcich sa požiadaviek na vlastné zdroje pre expozície voči centrálnym protistranám uvedených v nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 575/2013 a (EÚ) č. 648/2012****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 575/2013 z 26. júna 2013 o prudenciálnych požiadavkách na úverové inštitúcie a investičné spoločnosti a o zmene nariadenia (EÚ) č. 648/2012 ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 497 ods. 3,

keďže:

- (1) S cieľom predchádzať narúšaniu medzinárodných finančných trhov a penalizácii inštitúcií tým, že sa na ne budú vzťahovať prísnejšie požiadavky na vlastné zdroje počas postupov udeľovania povolení existujúcim centrálnym protistranám a ich uznávania, sa článkom 497 ods. 1 a 2 nariadenia (EÚ) č. 575/2013 stanovilo prechodné obdobie, počas ktorého sa všetky centrálnne protistrany, s ktorými inštitúcie usadené v Únii zúčtovávajú transakcie, budú považovať za kvalifikované centrálnne protistrany.
- (2) Nariadením (EÚ) č. 575/2013 sa takisto zmenilo nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 648/2012 ⁽²⁾, pokiaľ ide o určité vstupy pre výpočet požiadaviek na vlastné zdroje inštitúcií pre expozície voči centrálnym protistranám. V článku 89 ods. 5a nariadenia (EÚ) č. 648/2012 sa preto od určitých centrálnych protistrán požaduje, aby počas obmedzeného obdobia podávali informácie o celkovej počiatkovej marži, ktorú prijali od svojich zúčtovacích členov. Uvedené prechodné obdobie zodpovedá prechodnému obdobiu stanovenému v článku 497 nariadenia (EÚ) č. 575/2013.
- (3) Prechodné obdobie pre požiadavky na vlastné zdroje stanovené v článku 497 ods. 1 a 2 nariadenia (EÚ) č. 575/2013, ako aj prechodné obdobie pre podávanie informácií o počiatkovej marži stanovené v článku 89 ods. 5a prvom a druhom pododseku nariadenia (EÚ) č. 648/2012 mali uplynúť 15. júna 2014.
- (4) Článkom 497 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 575/2013 sa Komisia splnomocňuje prijať vykonávací akt s cieľom predĺžiť prechodné obdobie o šesť mesiacov za výnimočných okolností. Uvedené predĺženie by sa malo uplatňovať aj na lehoty stanovené v článku 89 ods. 5a nariadenia (EÚ) č. 648/2012. Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 591/2014 ⁽³⁾ sa uvedené prechodné obdobia už predĺžili o šesť mesiacov, a to do 15. decembra 2014.
- (5) Postup udeľovania povolení existujúcim centrálnym protistranám usadeným v Únii prebieha, ale do 15. decembra 2014 nebude dokončený. Pokiaľ ide o existujúce centrálnne protistrany usadené v tretích krajinách, ktoré už o uznanie požiadali, žiadna z takýchto centrálnych protistrán ešte uznanie nezískala. Ďalšie predĺženie prechodného obdobia preto inštitúciám usadeným v Únii (alebo ich dcérskym spoločnostiam usadeným mimo Únie) umožní predísť značnému sprísneniu požiadaviek na vlastné zdroje v dôsledku absencie uznaných centrálnych protistrán usadených v každej z týchto relevantných tretích krajín a poskytovať špecifický druh zúčtovacích služieb, ktorý uvedené inštitúcie v Únii požadujú, za reálne uskutočniteľných podmienok a pri zabezpečení ľahkého prístupu. Hoci takéto sprísnenie požiadaviek by bolo možno len dočasné, mohlo by potenciálne viesť k ich odstúpeniu ako priamych účastníkov na transakciách s uvedenými centrálnymi protistranami, a viesť tým k narušeniu trhov, na ktorých tieto protistrany pôsobia. Prechodné obdobia je preto potrebné predĺžiť o ďalších šesť mesiacov, t. j. do 15. júna 2015.
- (6) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Európskeho bankového výboru,

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 176, 27.6.2013, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 648/2012 zo 4. júla 2012 o mimoburzových derivátoch, centrálnych protistranách a archívoch obchodných údajov (Ú. v. EÚ L 201, 27.7.2012, s. 1).

⁽³⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 591/2014 z 3. júna 2014 o predĺžení prechodných období týkajúcich sa požiadaviek na vlastné zdroje pre expozície voči centrálnym protistranám uvedených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 575/2013 a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 648/2012 (Ú. v. EÚ L 165, 4.6.2014, s. 31).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Pätnásťmesačné obdobia stanovené v článku 497 ods. 1 a 2 nariadenia (EÚ) č. 575/2013 a v článku 89 ods. 5a prvom a druhom pododseku nariadenia (EÚ) č. 648/2012, ktoré už boli predĺžené podľa článku 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 591/2014, sa predlžujú o ďalších šesť mesiacov.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 11. decembra 2014

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1318/2014**z 11. decembra 2014,****ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 4 ods. 2,

keďže:

- (1) Nariadením Komisie (ES) č. 474/2006 ⁽²⁾ sa vytvoril zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, uvedený v kapitole II nariadenia (ES) č. 2111/2005.
- (2) V súlade s článkom 4 ods. 3 nariadenia (ES) č. 2111/2005 oznámili niektoré členské štáty a Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (European Aviation Safety Agency, ďalej len EASA) Komisii informácie, ktoré sú relevantné v súvislosti s aktualizáciou uvedeného zoznamu. Relevantné informácie oznámili aj určité tretie krajiny. Na základe uvedených informácií by sa mal zoznam Spoločenstva aktualizovať.
- (3) Komisia informovala všetkých príslušných leteckých dopravcov buď priamo alebo prostredníctvom orgánov zodpovedných za regulačný dohľad nad nimi o základných skutočnostiach a úvahách, ktoré budú podkladom rozhodnutia o uložení zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie alebo o úprave podmienok zákazu vykonávania leteckej dopravy uloženého leteckému dopravcovi, ktorý je zaradený do zoznamu Spoločenstva.
- (4) Komisia poskytla príslušným leteckým dopravcom príležitosť nahliadnuť do dokumentov, ktoré poskytli členské štáty, predložiť písomné pripomienky a predniesť ústne stanovisko Komisii a výboru zriadenému nariadením Rady (EHS) č. 3922/1991 ⁽³⁾ (Výbor pre leteckú bezpečnosť).
- (5) Komisia poskytla Výboru pre leteckú bezpečnosť aktualizované informácie o prebiehajúcich spoločných konzultáciách v rámci nariadenia (ES) č. 2111/2005 a vykonávacieho nariadenia Komisie (ES) č. 473/2006 ⁽⁴⁾ s príslušnými orgánmi a leteckými dopravcami Angoly, Botswany, Gruzínska, Guinejskej republiky, Indie, Indonézie, Kazachstanu, Kirgizskej republiky, Libanonu, Líbye, Madagaskaru, Mauritánskej islamskej republiky, Mozambiku, Nepálu, Filipín, Svätého Tomáša a Princovho ostrova, Sudánu a Zambie. Výbor pre leteckú bezpečnosť dostal od Komisie aj informácie týkajúce sa Afganistanu, Ghany, Iránu a Severnej Kórey. Komisia poskytla Výboru pre leteckú bezpečnosť aj aktualizované informácie o technických konzultáciách s Ruskou federáciou.
- (6) Výbor pre leteckú bezpečnosť si vypočul prezentácie EASA o výsledkoch analýzy správ o audite, ktorý vykonala Medzinárodná organizácia civilného letectva (International Civil Aviation Organisation, ICAO) v rámci svojho Všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP). Členské štáty boli vyzvané, aby v prípade leteckých dopravcov s licenciou štátov, ktoré ICAO určila ako štáty vzbudzujúce závažné bezpečnostné obavy (Significant Safety Concerns, SSC), alebo v prípade ktorých EASA skonštatovala, že ich systém bezpečnostného dohľadu má vážne nedostatky, stanovili priority inšpekcie na odbavovacej ploche. Popri konzultáciách uskutočnených Komisiou na základe nariadenia (ES) č. 2111/2005 tak prostredníctvom stanovenia priorit inšpekcií na odbavovacej ploche bude možné získať ďalšie informácie týkajúce sa úrovne bezpečnosti leteckých dopravcov s licenciou týchto štátov.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 z 22. marca 2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedeného v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Ú. v. EÚ L 84, 23.3.2006, s. 14).

⁽³⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4).

⁽⁴⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 473/2006 z 22. marca 2006, ktorým sa stanovujú implementačné pravidlá pre zoznam leteckých dopravcov Spoločenstva, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedený v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Ú. v. EÚ L 84, 23.3.2006, s. 8).

- (7) Výbor pre leteckú bezpečnosť si vypočul prezentácie EASA o výsledkoch analýzy inšpekcií na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu hodnotenia bezpečnosti zahraničných lietadiel (Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA) v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 ⁽¹⁾.
- (8) Výbor pre leteckú bezpečnosť si vypočul aj prezentácie EASA o projektoch technickej pomoci realizovaných štátmi, ktoré podliehajú opatreniam alebo monitorovaniu podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005. Výbor bol informovaný o plánoch EASA a žiadostiach o ďalšiu technickú pomoc a spoluprácu v záujme zlepšenia administratívnej a technickej spôsobilosti úradov civilného letectva s cieľom pomôcť riešiť nesúlad s uplatniteľnými medzinárodnými normami. Členské štáty boli takisto vyzvané, aby na tieto žiadosti odpovedali na bilaterálnom základe v spolupráci s Komisiou a EASA. V tejto súvislosti Komisia zdôraznila, aké užitočné je poskytovať medzinárodnej leteckej komunite informácie o technickej pomoci, ktorú Únia a jej členské štáty poskytujú v záujme zlepšenia bezpečnosti letectva na celom svete, a to najmä prostredníctvom databázy SCAN organizácie ICAO.
- (9) Výbor pre leteckú bezpečnosť si vypočul aj prezentáciu organizácie Eurocontrol o aktuálnom stave výstražnej funkcie SAFA a o štatistike týkajúcej sa výstražných správ v prípade dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy.

Leteckí dopravcovia Únie

- (10) EASA podrobila analýze informácie získané z inšpekcií na odbavovacej ploche, ktoré sa vykonali na lietadlách leteckých dopravcov Únie, alebo z normalizačných inšpekcií, ktoré vykonala EASA, ako aj z osobitných inšpekcií a auditov, ktoré vykonali letecké úrady jednotlivých členských štátov. Na základe tejto analýzy niektoré členské štáty prijali určité opatrenia na presadzovanie a informovali o nich Komisiu a Výbor pre leteckú bezpečnosť. Grécko informovalo, že grécka CAA vykonala inšpekcie v prípade dopravcov *Gain Jet Aviation* a *Skygreece Airlines*. Pri ďalších inšpekciách neboli zistené žiadne závažné problémy.
- (11) Členské štáty potvrdili, že sú pripravené náležite konať, ak by z akýchkoľvek relevantných bezpečnostných informácií vyplynulo, že v dôsledku nedodržania príslušných bezpečnostných noriem leteckými dopravcami Únie hrozia bezprostredné bezpečnostné riziká.

Leteckí dopravcovia z Angoly

- (12) Nariadením (ES) č. 474/2006, ktoré sa zmenilo vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 1197/2011 ⁽²⁾, sa umožňuje dopravci *TAAG Angolan Airlines*, ktorý získal osvedčenie v Angole, prevádzkovať lety do Únie so štyrmi lietadlami typu Boeing 737-700 s registračnými značkami D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH a D2-TBJ, tromi lietadlami typu Boeing 777-200 s registračnými značkami D2-TED, D2-TEE a D2-TEF a dvoma lietadlami typu Boeing 777-300 s registračnými značkami D2-TEG a D2-TEH.
- (13) Dopravca *TAAG Angolan Airlines* predložil 21. novembra 2014, prostredníctvom príslušných orgánov Angoly (INAVIC), žiadosť o prídanie nového lietadla typu Boeing 777-300 do prílohy B k nariadeniu (ES) č. 474/2006. Naďalej však pretrvávajú ťažkosti pri nadväzovaní a udržiavaní pravidelného kontaktu s INAVIC, ako aj s dopravcom *TAAG Angolan Airlines*. Tieto ťažkosti existujú aj v prípade kontaktov INAVIC s ICAO, čo viedlo v nedávnej minulosti k mnohým zrušeniam vopred naplánovaných auditov ICAO. To naznačuje existenciu problémov vnútornej komunikácie v prípade dopravcu *TAAG Angolan Airlines*, v rámci orgánov INAVIC, ako aj medzi nimi, čo znemožňuje primerane posúdiť, či žiadosť, ktorú predložil *TAAG Angolan Airlines*, predstavuje bezpečnostné riziko. Preto sa Komisia domnieva, že najvhodnejším postupom bude požiadať INAVIC, ako aj *TAAG Angolan Airlines*, aby v blízkej budúcnosti plne spolupracovali s Komisiou s cieľom dôkladne prehodnotiť súčasnú bezpečnostnú situáciu vo všetkých jej aspektoch, a to aj so zreteľom na prídanie nového lietadla do vzdušnej flotily *TAAG Angolan Airlines*.
- (14) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, spočívajúcu v zahrnutí ďalšieho lietadla prevádzkovaného dopravcom *TAAG Angolan Airlines*.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁽²⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1197/2011 z 21. novembra 2011 (Ú. v. EÚ L 303, 22.11.2011, s. 14). Pozri najmä odôvodnenia 26 až 30 tohto nariadenia.

- (15) Členské štáty budú naďalej overovať účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem dopravcom TAAG *Angolan Airlines* prostredníctvom stanovenia priorít pri inšpekciách na odbavovacej ploche, ktoré sa majú vykonávať na lietadlách tohto leteckého dopravcu podľa nariadenia (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia z Botswany

- (16) V apríli 2013 ICAO uskutočnila koordinovanú overovaciu misiu ICAO (ICVM) v Botswane. Výsledky overovacej misie ICVM boli čiastočne pozitívne: účinné vykonávanie sa zlepšilo. Vyskytol sa však aj negatívny výsledok, keďže boli identifikované dve závažné bezpečnostné obavy. Okrem toho od roku 2010 došlo k dvom nehodám lietadiel registrovaných v Botswane.
- (17) Na základe dostupných informácií, súčasného nedostatočne účinného vykonávania noriem a odporúčaných postupov ICAO, dvoch závažných bezpečnostných obáv, dvoch nehôd a nesúvislej komunikácie medzi Komisiou a Úradom civilného letectva Botswany (CAAB) Komisia požiadala o informácie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Botswane v liste z 8. júla 2014 určenému úradu CAAB.
- (18) CAAB odpovedal 3. októbra 2014, pričom poskytol požadované informácie s cieľom preukázať, že štát účinne vykonáva normy a odporúčané postupy ICAO s cieľom riešiť obe závažné bezpečnostné obavy.
- (19) Na základe uvedených informácií si CAAB podľa všetkého želá, aby ICAO uskutočnila ďalšiu ICVM do konca tohto roka s cieľom overiť, či sú prijaté nápravné opatrenia dostatočné na vyriešenie oboch závažných bezpečnostných obáv.
- (20) V posúdení poskytnutých informácií sa ďalej uvádza, že všetci leteckí dopravcovia sa podrobili certifikácii a boli im poskytnuté nové osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) v ten istý deň. To bude pre CAAB predstavovať maximálne pracovné zaťaženie zakaždým, keď bude potrebné obnoviť platnosť týchto AOC. Úrad CAAB vypracoval program bezpečnostného dohľadu nad leteckými dopravcami, ale vykonávanie tohto programu zaostáva za plánom. Napokon sa počas činností dohľadu zaznamenalo len obmedzené množstvo zistení a v dôsledku toho je ťažké určiť spôsobilosť úradu CAAB na riešenie nových bezpečnostných problémov. Na objasnenie týchto problémov Komisia požiadala o dodatočné informácie a pozve úrad CAAB na technické stretnutie s cieľom prediskutovať akékoľvek ďalšie podrobnosti, pokiaľ ide o situáciu bezpečnostného dohľadu v Botswane.
- (21) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, spočívajúcu v zahrnutí leteckých dopravcov z Botswany.

Leteckí dopravcovia z Gruzínska

- (22) Konzultácie s príslušnými orgánmi Gruzínska (GCAA) pokračujú s cieľom monitorovať vykonávanie plánu nápravných opatrení zo strany GCAA vypracovaného v reakcii na závažné bezpečnostné obavy, ktoré sa zistili počas komplexného systémového auditu ICAO (CSA) v Gruzínsku v októbri 2013.
- (23) Na základe informácií, ktoré poskytli GCAA, týkajúcich sa opatrení, ktoré GCAA prijali na odstránenie závažnej bezpečnostnej obavy, Komisia nepovažovala za potrebné požiadať ich, aby sa dostavili pred Výbor pre leteckú bezpečnosť. Komisia informovala Výbor pre leteckú bezpečnosť o vykonávaní plánu nápravných opatrení, ktorý vypracovali GCAA.
- (24) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, spočívajúcu v zahrnutí leteckých dopravcov z Gruzínska.

Leteckí dopravcovia z Guinejskej republiky

- (25) V súlade s dohodou zo stretnutia, ktoré sa konalo v januári 2013 v Bruseli, príslušné orgány Guinejskej republiky (DNAC) poskytovali pravidelne informácie o prebiehajúcom vykonávaní plánu nápravných opatrení, ktorý ICAO schválila v decembri 2012, ako aj o všetkých súvisiacich činnostiach.

- (26) V najnovšej správe o pokroku doručenej 21. októbra 2014 sa uvádzajú podrobnosti o najnovších činnostiach a o vývoji v súvislosti s vykonávaním plánu nápravných opatrení. Pokračuje vzdelávanie zamestnancov s cieľom ďalej posilňovať kapacitu dohľadu, najmä v oblasti letovej spôsobilosti a prevádzky. DNAC pokračovali v riešení otvorených zistení USOAP, pokiaľ ide o otázky súvisiace s protokolom, prostredníctvom online nástroja priebežný monitoring (Continuous Monitoring Approach, CMA) organizácie ICAO. Od začiatku augusta do konca septembra 2014 ICAO na diaľku uskutočnila validáciu otázok súvisiacich s protokolom, ktoré sa môžu overiť na diaľku. Výsledkom bolo mierne zlepšenie celkového účinného vykonávania ôsmich kritických prvkov.
- (27) Pripravuje sa legislatívna iniciatíva zameraná na transformáciu DNAC na nezávislý, finančne a prevádzkovo samostatný úrad civilného letectva s vlastnou riadiacou štruktúrou. Očakáva sa, že guinejský úrad civilného letectva (AGAC), ktorý bude v úplnom súlade s požiadavkami ICAO, sa uzákoní v januári 2015.
- (28) Platnosť všetkých predtým existujúcich osvedčení leteckého prevádzkovateľa (AOC) bola pozastavená na konci marca 2013. Za pomoci a podpory špecifickej misie Africkej konferencie pre civilné letectvo/organizácie dohľadu nad bezpečnosťou letectva Banjul Accord Group prebieha kompletný (päťstupňový) postup certifikácie národného leteckého dopravcu *PROBIZ Guinée*, ktorý prevádzkuje jedno lietadlo typu BE90, v súlade s normami ICAO, a zároveň pokračuje výcvik inšpektorov DNAC priamo na pracovisku týkajúci sa celého procesu. Postup certifikácie iniciovali aj dvaja ďalší leteckí dopravcovia – *Eagle Air Guinée* a *Sahel Aviation Service Guinée*. DNAC s podporou regionálnej pobočky ICAO v Dakare predpokladajú, že dokončia postup certifikácie v prípade všetkých troch leteckých dopravcov do konca roka 2014.
- (29) DNAC požiadali o misiu ICVM s cieľom potvrdiť pokrok vo vykonávaní plánu nápravných opatrení. ICAO pôvodne plánovala uskutočniť ICVM v máji 2014. Zmeny vo vrcholovom manažmente na ministerstve dopravy spôsobili oneskorenia a ICVM sa predbežne plánovala v druhej polovici septembra 2014. Z dôvodu pretrvávajúcej epidémie vírusu Ebola sa však ICVM, ako aj pomocná misia ICAO, ktoré boli pôvodne naplánované na júl 2014, odložili na neurčitý čas.
- (30) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, spočívajúcu v zahrnutí leteckých dopravcov z Guinejskej republiky.
- (31) Ak by z akýchkoľvek relevantných bezpečnostných informácií vyplynulo, že v dôsledku nedodržania medzinárodných bezpečnostných noriem hrozia bezprostredné bezpečnostné riziká, Komisia môže byť nútená prijať opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

Leteckí dopravcovia z Indie

- (32) Dňa 7. novembra 2014 sa uskutočnilo technické stretnutie v Bruseli. Na tomto stretnutí sa zúčastnila Komisia a EASA, ako aj vyšší zástupcovia indického Generálneho riaditeľstva pre civilné letectvo (DGCA). Stretnutie sa uskutočnilo so zreteľom dodržiavanie medzinárodných bezpečnostných noriem a povinnosti v oblasti dohľadu zo strany Indie, vrátane rozhodnutia Federálneho leteckého úradu Spojených štátov (Federal Aviation Administration, FAA) znížiť stav dodržiavania noriem zo strany Indie z kategórie 1 na kategóriu 2 v dôsledku nedostatkov zistených pri audite posúdenia bezpečnosti medzinárodnej leteckej dopravy (International Aviation Safety Assessment, IASA). DGCA poskytlo údaje týkajúce sa stavu nápravných opatrení s cieľom riešiť zistenia, ktoré vyplynuli zo zníženia kategórie dodržiavania noriem, ktoré inicioval FAA. DGCA potvrdilo, že prijalo opatrenia na vyriešenie väčšiny zistení FAA a že vypracovalo plán nápravných opatrení s ohľadom na zostávajúce oblasti, ktoré vyvolávajú obavy. Okrem toho DGCA poskytlo na technickom stretnutí informácie týkajúce sa otázky udržateľnosti a prebiehajúcich vylepšení v tejto súvislosti.
- (33) Počas uvedeného technického stretnutia sa DGCA zaviazalo plne sa s Komisiou zapájať do dialógu o bezpečnosti aj prostredníctvom ďalších stretnutí, kedykoľvek to Komisia bude považovať za potrebné. DGCA sa zároveň zaviazalo poskytovať Komisii všetky relevantné informácie o bezpečnosti, ako súčasť oficiálnych konzultácií s orgánmi, ktoré sú zodpovedné za regulačný dohľad nad leteckými dopravcami, ktorí získali osvedčenie v Indii, v súlade s ustanoveniami článku 3 ods. 2 nariadenia Komisie (ES) č. 473/2006.
- (34) Na základe informácií poskytnutých na technickom stretnutí zo 7. novembra 2014 a záväzkov, ktoré DGCA pri tejto príležitosti prijalo, Komisia nepovažuje za potrebné uložiť v tomto štádiu prevádzkové obmedzenia, pokiaľ ide o indických leteckých dopravcov.
- (35) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, spočívajúcu v zahrnutí leteckých dopravcov z Indie.

- (36) Členské štáty budú naďalej overovať účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem prostredníctvom stanovenia priorit inšpekcií na odbavovacej ploche, ktoré sa majú vykonať v prípade indických leteckých dopravcov podľa nariadenia (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia z Indonézie

- (37) Pokračujú konzultácie s príslušnými orgánmi Indonézie (DGCA) s cieľom monitorovať pokrok DGCA pri zabezpečovaní toho, aby bezpečnostný dohľad nad všetkými leteckými dopravcami, ktorí získali osvedčenie v Indonézii, bol v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými normami.
- (38) Uznáva sa úsilie DGCA o dosiahnutie systému leteckej dopravy v plnom súlade s normami ICAO. Zobrala sa na vedomie aj potrebná transparentnosť zo strany DGCA a ochota vymieňať si informácie.
- (39) ICAO vykonala v období od 5. do 14. mája 2014 komplexný systémový audit (CSA). Záverečná správa tohto auditu bola uverejnená 18. novembra 2014 a z výsledkov auditu vyplýva, že systém bezpečnostného dohľadu v Indonézii si stále vyžaduje podstatné zlepšenie. DGCA navrhli organizácii ICAO plán nápravných opatrení s cieľom riešiť zistenia vyplývajúce z tohto auditu.
- (40) V septembri 2014 uverejnil Národný výbor pre bezpečnosť dopravy Indonézie záverečnú správu o nehode Lion Air, ku ktorej došlo 13. apríla 2013 na Bali. Komplexná správa obsahuje analýzu nehody a bezpečnostné odporúčania adresované okrem iných leteckému dopravcovi a DGCA.
- (41) V súčasnosti však neexistujú žiadne objektívne a presvedčivé dôkazy o tom, že plán nápravných opatrení a bezpečnostné odporúčania sú primerane vykonávané.
- (42) V liste z 20. októbra 2014 DGCA informovali Komisiu, že od poslednej aktualizácie získali osvedčenie štyria noví leteckí dopravcovia. Konkrétne bolo 15. augusta 2014 vydané osvedčenie AOC č. 121-042 dopravcovi *PT. MY INDO Airlines*, 28. augusta 2014 osvedčenie AOC č. 121-054 dopravcovi *PT Indonesia Air Asia Extra*, 28. februára 2014 osvedčenie AOC č. 135-052 dopravcovi *PT. Elang Lintas Indonesia* a 12. marca 2014 osvedčenie AOC č. 135-053 dopravcovi *PT. Elang Nusantara Air*. DGCA však neposkytli dôkaz o tom, že bezpečnostný dohľad nad uvedenými leteckými dopravcami je zabezpečený v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými normami.
- (43) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby sa uvedení štyria leteckí dopravcovia zahrnuli do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

Leteckí dopravcovia z Kazachstanu

- (44) Konzultácie s príslušnými orgánmi Kazachstanu (CAC) pokračujú s cieľom monitorovať pokrok CAC pri zabezpečovaní toho, aby bezpečnostný dohľad nad všetkými leteckými dopravcami, ktorí získali osvedčenie v Kazachstane, bol v súlade s medzinárodnými leteckými bezpečnostnými normami.
- (45) CAC informovali Komisiu o vývoji v súvislosti s ICVM, ktorá sa uskutočnila od 27. mája do 4. júna 2014 v Kazachstane, vrátane situácie v súvislosti s dvoma závažnými bezpečnostnými obavami, ktoré ICAO zistila v roku 2009. CAC uviedli, že jedna závažná bezpečnostná obava, týkajúca sa vydávania osvedčení o letovej spôsobilosti lietadiel, bola vyriešená, zatiaľ čo druhá, týkajúca sa certifikačného postupu na účely vydávania osvedčení leteckého prevádzkovateľa, naďalej pretrváva.
- (46) Spoločnosť *Air Astana* takisto poskytla svoje pravidelné aktuálne informácie o vývoji v súvislosti s bezpečnosťou uvedeného leteckého dopravcu, najmä pokiaľ ide o najnovšie zmeny v jeho vzdušnej flotile, ktorej prevádzkovanie je v súčasnosti povolené v Únii. Väčšina nových letúnov sú novovyrobené letúny, ktoré si dopravca prenajíma formou finančného lízingu. Zaznamenalo sa aj určité zvýšenie súčasnej a plánovanej úrovne prevádzky.
- (47) Na základe dostupných informácií týkajúcich sa systému bezpečnostného dohľadu v Kazachstane sa dospelo k záveru, že kazašské letecké úrady majú nedostatok dostatočne kvalifikovaných a skúsených inšpektorov, ktorí by mohli viesť certifikačné úlohy spojené s osvedčením leteckého prevádzkovateľa a osobitnými oprávneniami, a že v tejto fáze nemôžu zabezpečiť trvalý dohľad v oblasti letovej prevádzky. Kazašské orgány sa preto dôrazne vyzývajú, aby zvýšili svoje úsilie s cieľom dosiahnuť súlad s medzinárodnými bezpečnostnými normami.

- (48) Komisia a EASA plánujú dôsledne sledovať pokrok CAC pri zamestnávaní, udržiavaní a kvalifikácii ich inšpektorov, ako aj opatrenia, ktoré CAC prijímajú na účely vykonávania plánu nápravných opatrení v súvislosti so zostávajúcou závažnou bezpečnostnou obavou.
- (49) Komisia 29. septembra 2014 požiadala CAC o aktualizované informácie týkajúce sa leteckých dopravcov pod dohľadom CAC, najmä informácie o zrušení osvedčení leteckých prevádzkovateľov (AOC). Vo svojej odpovedi CAC informovali Komisiu o osvedčeniach leteckého prevádzkovateľa vydaných v Kazachstane a poskytli dôkazy o zrušení troch AOC, konkrétne AOC dopravcov *Jet One*, *Luk Aero* a *Air Trust Aircompany*.
- (50) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby sa *Jet One*, *Luk Aero* a *Air Trust Aircompany* vyradili z prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.
- (51) Členské štáty budú naďalej overovať účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem prostredníctvom stanovenia priorit inšpekcii na odbavovacej ploche, ktoré sa majú vykonať na lietadlách *Air Astana* podľa nariadenia (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia z Kirgizskej republiky

- (52) Listami z 18. októbra 2014 a 13. novembra 2014 príslušný orgán Kirgizskej republiky (KG CAA) poskytol aktualizované informácie týkajúce sa leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v uvedenej krajine a ktorí v súčasnosti podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie. Podľa týchto listov a sprievodnej dokumentácie KG CAA pozastavil platnosť osvedčení leteckého prevádzkovateľa (AOC) v prípade štyroch leteckých dopravcov, konkrétne *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* a *Click Airways*, a zrušil AOC v prípade dopravcu *Kyrgyz Trans Avia*. Podľa právnych predpisov Kirgizskej republiky zodpovedá pozastavenie platnosti AOC jeho zrušeniu, ak držiteľ osvedčenia s pozastavenou platnosťou nepožiadal o certifikačný postup do troch mesiacov od pozastavenia platnosti. *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* a *Click Airways* nepožiadali o takúto certifikáciu od pozastavenia platnosti ich AOC. V dôsledku toho sa ich AOC môže považovať za zrušené.
- (53) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby sa *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* a *Kyrgyz Trans Avia* vyradili z prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

Leteckí dopravcovia z Libanonu

- (54) Pokračujú konzultácie s príslušnými orgánmi Libanonu (DGCA Libanon) s cieľom potvrdiť, že Libanon odstraňuje nedostatky, ktoré zistila ICAO počas ICVM vykonanej v Libanone 5. až 11. decembra 2012. DGCA Libanon vypracovali plán nápravných opatrení a pokračujú vo vykonávaní týchto opatrení, najmä pokiaľ ide o závažné bezpečnostné obavy týkajúce sa udeľovania osvedčení leteckých dopravcov v Libanone.
- (55) Počas technického stretnutia, ktoré sa konalo 14. júla 2014, DGCA Libanon poskytli informácie o zmene svojho riadenia, vymenovaní nových zamestnancov, ktorých zamestnali DGCA Libanon a vyslali letecké spoločnosti Blízkeho východu, lepšej identifikácii hlavných príčin závažných bezpečnostných obáv a uvedením si na politickej úrovni, aké zlepšenia musí Libanon dosiahnuť. DGCA Libanon poskytli úplný zoznam súčasných osvedčení leteckých prevádzkovateľov (AOC) v Libanone a informácie, týkajúce sa obnovenia platnosti AOC oboch leteckých dopravcov.
- (56) DGCA Libanon informovali Komisiu, že organizácii ICAO bola zaslaná správa o riešení závažných bezpečnostných obáv. V súčasnosti sa však tieto nápravné opatrenia ešte musia overiť.
- (57) Komisia uskutočnila 14. a 15. októbra 2014 neformálnu návštevu DGCA Libanonu. Počas tejto návštevy Libanon zdôraznil pokrok, ktorý DGCA dosiahli od júla 2014, najmä vzhľadom na dobrú komunikáciu s Úniou. Libanon berie vážne závažnú bezpečnostnú obavu, ktorú zistila Medzinárodná organizácia civilného letectva, a všetky osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) boli skontrolované. DGCA Libanon zdôraznili, že Generálne riaditeľstvo pre civilné letectvo má teraz plnú právomoc monitorovať všetky aspekty bezpečnosti v prípade všetkých leteckých spoločností, hoci ešte neexistuje samostatný a náležité financovaný úrad civilného letectva. Libanon poskytol 9. novembra 2014 dodatočné informácie o svojom akčnom pláne bezpečnosti letectva, vrátane plánov na ďalší rozvoj samostatného úradu civilného letectva.

- (58) Vzhľadom na uvedené skutočnosti budú konzultácie s libanonskými orgánmi pokračovať v súlade s článkom 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 473/2006.
- (59) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, spočívajúcu v zahrnutí leteckých dopravcov z Libanonu.
- (60) Ak by z akýchkoľvek relevantných bezpečnostných informácií vyplynulo, že v dôsledku nedodržania medzinárodných bezpečnostných noriem hrozia bezprostredné bezpečnostné riziká, Komisia môže byť nútená prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

Leteckí dopravcovia z Líbye

- (61) V apríli 2012 súhlasili príslušné orgány Líbye (LYCAA) s obmedzením leteckej prevádzky v Únii pre všetkých leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Líbyi. Zámerom bolo poskytnúť LYCAA čas potrebný na opätovné osvedčenie uvedených leteckých dopravcov a vytvoriť dostatočné možnosti dohľadu, aby sa zabezpečil súlad s medzinárodnými bezpečnostnými normami.
- (62) Komisia monitorovala účinnosť uvedených obmedzení. Komisia vykonala aj pravidelné konzultácie s LYCAA o pokroku v reforme ich systému bezpečnosti civilného letectva.
- (63) Do marca 2014 bol zaznamenaný určitý pokrok ako na úrovni LYCAA, tak na úrovni hlavných leteckých dopravcov *Libyan Airlines* a *Afriqiyah Airways*. Certifikácia uvedených leteckých dopravcov však trvala oveľa dlhšie, než sa očakávalo.
- (64) Komisia v apríli 2014 ⁽¹⁾ uviedla, že pred tým, než sa orgánom LYCAA umožní vydávať povolenia ich leteckým dopravcom na prevádzkovanie letov v Únii, by sa malo preukázať k spokojnosti Komisie, že postup opätovnej certifikácie bol efektívne dokončený a že existuje trvalý udržateľný dohľad v súlade s normami ICAO.
- (65) Avšak bezpečnostná situácia v Líbyi sa v priebehu júna a júla 2014 podstatne zhoršila, predovšetkým po vypuknutí násilia na medzinárodnom letisku v Tripolise a v jeho okolí. Táto nestabilná bezpečnostná situácia naďalej pretrváva. Násilie má za následok vážne zničenie a poškodenie budov, infraštruktúry a lietadiel na medzinárodnom letisku v Tripolise, v dôsledku čoho sú letisko, ako aj miestny vzdušný priestor nepoužiteľné.
- (66) Vzhľadom na nejasný stav orgánov LYCAA, pokiaľ ide o schopnosť vykonávať riadny dohľad nad ich leteckými dopravcami v nadväznosti na násilie a vzhľadom na neexistenciu stabilnej a účinnej vlády, Komisia už nemá dostatočnú dôveru, že by LYCAA mali naďalej právomoc ukladať obmedzenia líbyjským leteckým dopravcom v súvislosti s prevádzkovaním letov v Únii. Okrem toho Komisia nie je presvedčená o schopnosti LYCAA plniť ich medzinárodné záväzky, pokiaľ ide o bezpečnostný dohľad nad ich leteckými dopravcami. Komisiu tiež znepokojuje vysoký počet lietadiel zničených počas násilností a otázky, či sa náležite zohľadňuje zachovanie ich letovej spôsobilosti.
- (67) Z ústnej prezentácie orgánov LYCAA pred Komisiou a Výborom pre leteckú bezpečnosť, ktorá sa uskutočnila 25. novembra 2014, týkajúcej sa ich opatrení na zabezpečenie bezpečnosti letectva v Líbyi jasne vyplynulo, že napriek úsiliu, ktoré LYCAA vyvíjajú v rámci svojho súčasného vedenia, naďalej pretrvávajú vážne obavy, pokiaľ ide o nedostatočné riešenie bezprostredných rizík v súvislosti s bezpečnosťou letectva. Tieto obavy sa podstatne zvyšujú v dôsledku pretrvávajúcej nestability.
- (68) Vzhľadom na nejasný stav orgánov LYCAA, pokiaľ ide o ich schopnosť vykonávať primeraný dohľad nad líbyjskými leteckými dopravcami a mať pod kontrolou bezprostredné bezpečnostné riziká, sa dospelo k záveru, že LYCAA nedokážu plniť svoje medzinárodné záväzky v oblasti bezpečnosti letectva.
- (69) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby sa všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Líbyi, zahrnuli do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 368/2014 z 10. apríla 2014 (Ú. v. EÚ L 108, 11.4.2014, s. 16). Pozri najmä odôvodnenie 64 tohto nariadenia.

Leteckí dopravcovia z Madagaskaru

- (70) Konzultácie s príslušnými orgánmi Madagaskaru aktívne pokračujú s cieľom monitorovať pokrok, ktorý tieto orgány dosahujú pri zabezpečovaní toho, aby bezpečnostný dohľad nad všetkými leteckými dopravcami, ktorí získali osvedčenie na Madagaskare, bol v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými normami.
- (71) Komisia s pomocou agentúry EASA usporiadala 23. októbra 2014 konzultačné stretnutie s príslušnými orgánmi Madagaskaru a zástupcami leteckého dopravcu *Air Madagascar*. Na tomto stretnutí letecký dopravca poskytol informácie o vývoji svojej vzdušnej flotily a konkrétne informoval, že dve lietadlá typu Boeing 737, ktoré sú uvedené v prílohe B k nariadeniu (EÚ) č. 474/2006, budú postupne nahradené od roku 2015 lietadlami toho istého typu a že lietadlo typu ATR 72-600 bude pridané do vzdušnej flotily v prvom štvrtroku 2015.
- (72) Letecký dopravca *Air Madagascar* podal 10. novembra 2014 žiadosť, aby sa príloha B upravila s cieľom povoliť prevádzku nového lietadla typu Boeing 737, ktoré v jeho vzdušnej flotile nahradí existujúce lietadlo typu Boeing 737, ako aj prevádzku lietadla typu ATR 72-600, ktoré bude pridané do vzdušnej flotily.
- (73) Letecký dopravca *Air Madagascar* preukázal, že úroveň bezpečnosti jeho vzdušnej flotily sa zlepšila. Príslušné orgány Madagaskaru uviedli, že pokiaľ ide o prevádzku lietadla typu Boeing B737, sú spokojné so súčasnou úrovňou dodržiavania požiadaviek ICAO, ktorú preukázal letecký dopravca *Air Madagascar*. Členské štáty a EASA potvrdili, že z inšpekcií na odbavovacej ploche vykonaných na letiskách Únie v rámci programu SAFA nevyplynuli žiadne osobitné obavy.
- (74) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť s ohľadom na dopravcu *Air Madagascar*. Príloha B k nariadeniu (ES) č. 474/2006 by sa mala zmeniť s cieľom umožniť prevádzku lietadiel typovej série B737, ako aj lietadiel typovej série ATR 72/42, ktoré sú alebo budú uvedené v AOC dopravcu *Air Madagascar*.
- (75) Členské štáty budú naďalej overovať účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem prostredníctvom stanovenia priorit inšpekcií na odbavovacej ploche, ktoré sa majú vykonať na lietadlách *Air Madagascar* podľa nariadenia (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia z Mauritánskej islamskej republiky

- (76) EASA informovala Komisiu o správach, v ktorých sa poukazuje na závažné bezpečnostné nedostatky a pretrvávajúcu neschopnosť leteckého dopravcu *Mauritania Airlines International* (MAI) riešiť nedostatky zistené pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA. Tieto nedostatky sa týkajú prípravy na let a výpočtov výkonu. Napriek určitému zlepšeniu, pokiaľ ide o stav lietadiel, povaha a závažnosť nedávnych zistení majú priamy vplyv na bezpečnosť prevádzky a vyžadujú si nápravné opatrenia.
- (77) Komisia priamo informovala príslušné vnútroštátne orgány (ANAC) a spoločnosť *Mauritania Airlines International* (MAI) o týchto nedostatkoch, aby urýchlene prijali zmierňujúce opatrenia. ANAC potvrdili prijatie tým, že podali správu o viacerých nápravných opatreniach a o najnovších výsledkoch auditu ICAO v oblasti letísk a leteckých navigačných služieb.
- (78) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, spočívajúcu v zahrnutí leteckých dopravcov z Mauritánskej islamskej republiky.
- (79) Ak by z akýchkoľvek relevantných bezpečnostných informácií vyplynulo, že v dôsledku nedodržania medzinárodných bezpečnostných noriem hrozia bezprostredné bezpečnostné riziká, Komisia môže byť nútená prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

Leteckí dopravcovia z Mozambiku

- (80) Príslušné orgány Mozambiku (IACM) informovali o prebiehajúcom vykonávaní plánu nápravných opatrení predloženého organizácii ICAO, ktorá ho schválila. Z najnovšej správy o pokroku a jej podporných dokumentov, ktoré boli predložené Komisii a EASA 26. septembra 2014, vyplýva, že IACM pokračovali v práci na aktualizácii právneho rámca tým, že predložili legislatívne návrhy s cieľom ďalej zosúladiť zákon o civilnom letectve s požiadavkami ICAO, rozšíriť úlohu IACM z role obyčajného regulátora na rolu úradu a pokračovať v zosúladovaní ich existujúcich právnych predpisov so zmenenými normami a odporúčanými postupmi ICAO (SARPS). Pokračuje prijímanie a odborné vzdelávanie zamestnancov s cieľom ďalej posilňovať kapacitu dohľadu, najmä v oblasti prevádzky a udeľovania licencií, letísk, letovej spôsobilosti, tvorby pravidiel a ich presadzovania. Posilňuje sa aj úsilie budovať internú kapacitu prostredníctvom partnerstiev s africkými a európskymi orgánmi, ako aj s regionálnymi organizáciami. Analýza nedostatkov týkajúca sa certifikácie letísk bola vykonaná v prípade všetkých letísk a bolo požiadané o podrobný plán certifikácie medzinárodných letísk (Maputo, Beira a Nacala) s cieľom začať proces v roku 2015. Zriaďuje sa národný bezpečnostný program, ktorý by sa mal podľa očakávaní dokončiť do roku 2017.
- (81) IACM pokračovali v riešení otvorených zistení USOAP, pokiaľ ide o otázky súvisiace s protokolom. Okrem toho sa pripravili mnohé z požadovaných právnych predpisov a postupov na podporu odpovedí a súvisiacia dokumentácia bola uložená prostredníctvom online nástroja CMA organizácie ICAO. Potvrdenie týchto opatrení organizáciou ICAO sa ešte stále neskončilo.
- (82) IACM požiadali o koordinovanú overovaciu misiu s cieľom potvrdiť pokrok vo vykonávaní plánu nápravných opatrení, ktorá sa má uskutočniť od 26. novembra do 4. decembra 2014 a vzťahovať sa na právne predpisy, organizáciu CAA, letísk a letecké navigačné služby.
- (83) Bol zaznamenaný významný pokrok, o ktorom informovali IACM, v súvislosti s nápravou nedostatkov zistených organizáciou ICAO, a podporuje sa ich snaha o dokončenie zavádzania leteckého systému, ktorý by bol plne v súlade s medzinárodnými normami. Uznávajúc významný pokrok, ktorý sa už dosiahol a ktorý sa ešte očakáva, misia Únie týkajúca sa posúdenia bezpečnosti by sa mohla uskutočniť v prvom štvrtroku 2015. V súčasnosti však platí, že viaceré dôležité otázky v oblasti bezpečnosti letectva ešte stále treba v plnej miere a primerane riešiť.
- (84) Vyšetrovanie vážnej nehody leteckého dopravcu *Linhas Aéreas de Moçambique S.A. (LAM)* z 29. novembra 2013 stále pokračuje. Konečná správa o vyšetrovaní nehody sa očakáva koncom roka 2014. V nadväznosti na nehodu spoločnosť LAM uskutočnila rozsiahle preskúmanie internej odbornej prípravy v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, mechanizmov a postupov, ktorého výsledkom je vykonávanie náročnejších organizačných a prevádzkových požiadaviek. Súčasne pokračovala práca na ďalšom zlepšení systému manažmentu bezpečnosti (SMS) s osobitným dôrazom na analýzu a výmenu letových údajov.
- (85) IACM tiež uviedli, že pokračovali v postupe certifikácie leteckých dopravcov v súlade s ICAO SARPS. Podľa zoznamu, ktorý IACM poskytli, získal osvedčenie nový letecký dopravca, konkrétne *Makond Lda*. IACM však neboli schopné poskytnúť dôkaz o tom, že bezpečnostný dohľad nad uvedeným leteckým dopravcom je zabezpečený v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými normami.
- (86) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby bol letecký dopravca *Makond Lda* zahrnutý do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

Leteckí dopravcovia z Nepálu

- (87) Komisia pokračovala v konzultáciách s príslušným orgánom Nepálu (CAAN), aby zistila jeho schopnosť v dostatočnej miere vykonávať a presadzovať príslušné medzinárodné bezpečnostné normy.
- (88) Na základe žiadosti Komisie CAAN predložil dokumentáciu týkajúcu sa pokroku, ktorý sa dosiahol s ohľadom na činnosti bezpečnostného dohľadu, vrátane nedostatkov, ktoré sa zistili pri hodnotiacej návšteve Únie v Nepále vo februári 2014, závažných bezpečnostných obáv ICAO, ako aj auditov ICAO.

- (89) Komisia a EASA usporiadali 24. septembra 2014 stretnutie s CAAN. Stretnutie sa zameralo najmä na pokrok dosiahnutý v oblasti udeľovania licencií posádkam lietadiel, certifikácie leteckých dopravcov a v oblasti dohľadu nad leteckou prevádzkou.
- (90) Zdá sa však, že pokrok je nedostatočný a že je potrebné získať viac času. Vyskytujú sa najmä obavy, že CAAN sa zatiaľ nezaobrá v primeranej miere požiadavkami na posádky lietadiel pracujúce v prostredí viacčlennej posádky, hlavne preto, že nedostatok náležitej odbornej prípravy posádok bol v správe o nehode uvedený ako pravdepodobná príčina smrteľnej nehody, ku ktorej došlo 16. februára 2014.
- (91) Okrem toho pretrvávajú obavy, že opätovná certifikácia leteckých dopravcov orgánom CAAN je neadekvátna a nemusí byť vhodná na zabezpečenie splnenia medzinárodných požiadaviek leteckej bezpečnosti zo strany všetkých nepálskych leteckých dopravcov. Orgán CAAN bol preto vyzvaný, aby požiadal o pomoc odborníkov na príslušné tematické oblasti s cieľom posúdiť tento postup a overiť jeho primeranosť a aby podľa potreby prijal opatrenia.
- (92) Dňa 11. novembra 2014 sa konalo stretnutie zástupcov Komisie, EASA a dopravcov *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* a *Yeti Airlines* s cieľom preskúmať pokrok v súvislosti s pripomienkami z hodnotiacej návštevy Únie na mieste, ako aj ostatné otázky týkajúce sa zlepšovania bezpečnosti letectva v Nepále.
- (93) Schopnosť niektorých leteckých dopravcov riadiť riziká ich prevádzky na úrovni, ktorá by mohla ukazovať schopnosť zmiernovať riziká, ktoré spôsobil nedostatočný dohľad zo strany CAAN, sa považuje za povzbudzujúcu. Komisia sa však domnieva, že príslušné orgány Nepálu nie sú schopné v dostatočnej miere zavádzať a presadzovať príslušné medzinárodné bezpečnostné normy na takej úrovni, ktorá by mohla odôvodniť zmiernenie súčasného zákazu vykonávania leteckej dopravy.
- (94) Treba poznamenať, že Komisia sa 25. augusta 2014 obrátila listom na CAAN so žiadosťou o aktualizované informácie týkajúce sa leteckých dopravcov pod ich dohľadom. Listom z 10. septembra 2014 CAAN informoval Komisiu, že jeden nový letecký dopravca získal od poslednej aktualizácie osvedčenie. Konkrétne ide o osvedčenie AOC č. 082/2014, ktoré bolo vydané 3. júla 2014 spoločnosti *Manang Air Pvt. Ltd.* CAAN však neposkytol dôkaz o tom, že bezpečnostný dohľad nad týmto leteckým dopravcom je zabezpečený v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými normami.
- (95) Leteckým dopravcom, ktorým bolo v minulosti vydané samostatné osvedčenie AOC iba na prevádzku medzinárodných letov, bolo teraz vydané jediné osvedčenie AOC pokrývajúce všetky prevádzky. Z tohto dôvodu CAAN zrušil osvedčenia AOC č. 058/2010 v prípade *Buddha Air (prevádzka medzinárodných letov)* a AOC č. 059/2010 v prípade *Shree Airlines (prevádzka medzinárodných letov)*.
- (96) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby sa dopravca *Manang Air Pvt.* zahrnul do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 a aby sa z prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 odstránili *Buddha Air (prevádzka medzinárodných letov)* a *Shree Airlines (prevádzka medzinárodných letov)*.

Leteckí dopravcovia z Filipín

- (97) Federálny letecký úrad Spojených štátov (FAA) oznámil 9. apríla 2014 svoje rozhodnutie zvýšiť kategóriu dodržiavania noriem zo strany Filipín z kategórie 2 na kategóriu 1 v rámci svojho programu auditu na posúdenie bezpečnosti medzinárodnej leteckej dopravy (IASA). Úrad civilného letectva Filipín (CAAP) sa v liste z 24. júla 2014 Komisii odvolal na rozhodnutie FAA zvýšiť v prípade Filipín kategóriu dodržiavania noriem. V tomto liste sa takisto odvolal na oznámenie ICAO, že Filipíny vyriešili predtým zistené závažné bezpečnostné obavy. V konečnom dôsledku CAAP v tomto liste uviedol, že ďalším cieľom bolo zrušiť zákaz vykonávania leteckej dopravy pre leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie na Filipínach a ktorí stále podliehali zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie.
- (98) Komisia v liste z 22. septembra 2014 adresovanom úradu CAAP zopakovala, že prípadné rozhodnutie o vypustení leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie na Filipínach, zo zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, musí vychádzať z prístupu založeného na dôkazoch. V tejto súvislosti sa 4. novembra 2014 uskutočnilo technické stretnutie s odborníkmi z Komisie a z EASA, ako aj s vyššími zástupcami z úradu CAAP.
- (99) Dôkazy, ktoré predložil úrad CAAP pred technickým stretnutím zo 4. novembra 2014 a počas neho, obsahujú podrobné informácie o súčasnej organizačnej štruktúre CAAP, ako aj navrhované zlepšenia, ktoré by posilnili jeho schopnosti dohľadu. Boli poskytnuté aj informácie o súčasných činnostiach dohľadu, ktoré CAAP vykonáva v prípade leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie na Filipínach. CAAP tiež vymenoval prebiehajúce vylepšovanie infraštruktúry a poskytol aktualizované informácie o ďalšom navrhovanom vývoji svojho národného bezpečnostného programu (SSP).

- (100) Komisia vo svojom liste z 22. septembra 2014 tiež navrhla, aby EASA uskutočnila na Filipínach návštevu na mieste zameranú na technickú pomoc. Táto návšteva sa uskutočnila počas týždňa, ktorý sa začínal 10. novembra 2014.
- (101) Diskusia a dôkazy, ktoré CAAP poskytol na technickej schôdzi zo 4. novembra 2014, sa považujú za povzbudzujúce, pokiaľ ide o pokrok, ktorý príslušné filipínske orgány dosiahli v súvislosti s dohľadom nad leteckými dopravcami, ktorí získali osvedčenie na Filipínach. Otvára sa tak možnosť usporiadať v budúcnosti overovaciu misiu Únie na mieste.
- (102) Pokiaľ však ide o cieľ úradu CAAP požiadať o úplné zrušenie zákazu vykonávania leteckej dopravy uloženého leteckým dopravcom, ktorí získali osvedčenie na Filipínach, treba podotknúť, že je na to potrebné úplné prehodnotenie všetkých príslušných informácií a že výsledok overovacej misie Únie na mieste musí byť uspokojivý.
- (103) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov z Filipín.
- (104) Členské štáty budú naďalej overovať účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem spoločnosťami *Philippine Airlines* a *Cebu Pacific Air* prostredníctvom stanovenia priorit inšpekcii na odbavovacej ploche podľa nariadenia (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia z Ruskej federácie

- (105) Komisia, EASA a členské štáty naďalej dôsledne monitorovali úroveň bezpečnosti leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Ruskej federácii a ktorí prevádzkujú lety v Únii, a to aj prostredníctvom stanovenia priorit inšpekcii na odbavovacej ploche, ktoré sa mali vykonať v prípade určitých ruských leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.
- (106) Komisia sa 15. júla 2014 stretla so zástupcami leteckého dopravcu *Kogalymavia* s cieľom potvrdiť účinnosť opatrení, ktoré letecký dopravca prijal na zlepšenie svojej bilancie v oblasti bezpečnosti. Vo všeobecnosti vyplynulo, že pokrok, ktorý dopravca *Kogalymavia* dosiahol, je udržateľný. Uvedený letecký dopravca sa vyzýva, aby v rámci svojej organizácie pokračoval v zavádzaní pozitívnej kultúry bezpečnosti vrátane oznamovania dôležitých informácií týkajúcich sa bezpečnosti.
- (107) Komisia sa za účasti EASA a členského štátu 6. novembra 2014 stretla so zástupcami Ruského federálneho úradu pre leteckú dopravu (FATA). Účelom tohto stretnutia bolo zabezpečiť, aby ruskí leteckí dopravcovia, ktorých sa týkali bezpečnostné obavy zistené počas inšpekcii na odbavovacej ploche v rámci SAFA v priebehu posledných 12 mesiacov, tieto obavy primerane riešili. FATA sa počas stretnutia zaviazal hlbšie preskúmať dôvody určitých závažných zistení a pozorne sledovať tieto prípady, v ktorých nesúlad ešte nebol náležite odstránený.
- (108) FATA 21. novembra 2014 informoval Komisiu, že svojich leteckých dopravcov upozornil, aby včas vyriešili všetky otvorené zistenia uvedené v databáze SAFA a aby nepretržite uplatňovali nápravné opatrenia s cieľom vyhnúť sa problémom v súvislosti s inšpekciami a zisteniami SAFA.
- (109) Na základe dostupných informácií sa dospelo k záveru, že vypočítanie ruských leteckých úradov alebo leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Ruskej federácii, pred Výborom pre leteckú bezpečnosť nie je potrebné.
- (110) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, spočívajúcu v zahrnutí leteckých dopravcov z Ruskej federácie.
- (111) Členské štáty však budú naďalej overovať účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem leteckými dopravcami Ruskej federácie prostredníctvom stanovenia priorit inšpekcii na odbavovacej ploche podľa nariadenia (EÚ) č. 965/2012. Pokiaľ by uvedené inšpekcie poukázali na bezprostredné bezpečnostné riziko v dôsledku nedodržania príslušných bezpečnostných noriem, Komisia môže byť nútená prijať opatrenia proti leteckým dopravcom z Ruskej federácie v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

Leteckí dopravcovia zo Svätého Tomáša a Princovho ostrova

- (112) Po dlhom mlčaní príslušné orgány Svätého Tomáša a Princovho ostrova (INAC) 22. septembra 2014 informovali o pokroku dosiahnutom za uvedené obdobie.
- (113) ICAO oznámila 28. mája 2014 vyriešenie závažných bezpečnostných obáv týkajúcich sa postupu certifikácie prevádzkovateľov leteckej dopravy a dozoru nad nimi a zabezpečenia ochrany, ktorú poskytujú prevádzkovatelia letísk. Z toho vyplýva, že Svätý Tomáš a Princov ostrov už vyriešil všetky predtým zistené závažné bezpečnostné obavy.
- (114) V súčasnosti prebieha vykonávanie plánu nápravných opatrení, ktorý predložili INAC. Súhrn jeho vykonávania z polovice apríla 2014 ukazuje, že 20 % činností, ktorých vykonávanie bolo naplánované do konca novembra 2014, sa uskutočnilo podľa plánu, pričom 25 % uvedených činností ešte stále prebieha a zvyšných 55 % sa ešte ani nezačalo a cieľový dátum ich vykonania sa výrazne posunul.
- (115) INAC zrušili osvedčenia AOC ôsmich leteckých dopravcov, konkrétne *British Gulf International Company Ltd*, *Executive Jet Services*, *Global Aviation Operation*, *Golias Air*, *Island Oil Exploration*, *Transafrik International Ltd*, *Transcargo* a *Transliz Aviation*. INAC poskytli aj písomný dôkaz o zrušení osvedčení AOC uvedených leteckých dopravcov.
- (116) Komisia berie na vedomie pozitívny vývoj, ktorý INAC vykázali, a oceňuje najmä zrušenie AOC v prípade leteckých dopravcov, ktorí mali svoje hlavné obchodné sídlo mimo územia krajiny, ako aj odstránenie všetkých ich lietadiel z registra Svätého Tomáša a Princovho ostrova.
- (117) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby sa uvedení leteckí dopravcovia vyradili z prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.
- (118) INAC takisto informovali, že osvedčenia AOC boli vydané leteckým dopravcom *STP Airways* a *Africa's Connection*. INAC však neboli schopné poskytnúť dôkaz o tom, že bezpečnostný dohľad nad uvedenými dvomi leteckými dopravcami je zabezpečený v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými normami.
- (119) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby boli leteckí dopravcovia *STP Airways* a *Africa's Connection* zahrnutí do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

Leteckí dopravcovia zo Sudánu

- (120) Sudánsky úrad civilného letectva (SCAA) predložil Komisii informácie o štyroch leteckých dopravcoch, konkrétne *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) a *Tarco Air* (TRQ). Podporné dokumenty naznačujú, že uvedené letecké spoločnosti dosahujú rôzne úrovne riadenia bezpečnosti. Z uvedených dokumentov však vyplýva, že sa dosiahol značný pokrok s cieľom pripraviť možnú overovaciu misiu Únie v roku 2015.
- (121) Úrad SCAA tiež informoval Komisiu o výsledkoch posledného auditu ICAO v oblasti letísk a leteckých navigačných služieb. Hoci sa uvedené audity zaoberali oblasťami, ktoré sa väčšinou netýkajú technických oblastí, ktoré sú predmetom hlavných obáv Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov registrovaných v Sudáne, konkrétne vydávanie licencií personálu, prevádzka a letová spôsobilosť, ukázalo sa v nich, že SCAA sa snaží riešiť všetky otázky bezpečnosti letectva na základe holistického prístupu.
- (122) Zdá sa, že SCAA realisticky a postupne dosiahol udržateľné zlepšenia. Musí sa však ešte vykonať dôkladné posúdenie s cieľom zistiť, či úrad SCAA a leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Sudáne, dodržiavajú medzinárodné bezpečnostné normy. Okrem toho, skôr ako sa bude môcť zväziť akýkoľvek návrh na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, je potrebné uskutočniť ďalšie overenie prostredníctvom overovacej misie Únie.
- (123) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov zo Sudánu.

Leteckí dopravcovia zo Zambie

- (124) Listom z 15. mája 2014 oznámilo zambijské ministerstvo pre civilné letectvo Komisii, že zambijský úrad civilného letectva (ZCAA) je funkčný a že sa posilňuje jeho administratívna kapacita. Tento list takisto poskytol aktuálne informácie o nápravných opatreniach prijatých na odstránenie existujúcich nedostatkov vrátane bezpečnostného plánu, ktorý Komisia dostala 5. augusta 2014. V uvedenom bezpečnostnom pláne sa stanovujú dodatočné opatrenia, ktoré je potrebné prijať s cieľom vytvoriť efektívny a účinný systém regulácie bezpečnosti a dohľadu v Zambii, a obsahuje jasné ciele, ktoré sa majú dosiahnuť v krátkodobom, strednodobom a dlhodobom horizonte.
- (125) Zdá sa, že zambijské ministerstvo pre civilné letectvo dosiahlo pokrok a zambijské orgány sa vyzývajú, aby sa naďalej usilovali o ďalšie zlepšenia, aby sa mohli súčasné obmedzenia vo vhodnej chvíli po potrebnom overení prehodnotiť. V súčasnosti však pretrváva mnoho významných nedostatkov, najmä pokiaľ ide o zriadenie ZCAA, vrátane primeraného počtu riadne kvalifikovaného personálu, ako aj o aktualizáciu právnych predpisov a iných predpisov zameraných na vykonávanie ustanovení príloh ICAO, ktoré boli identifikované v bezpečnostnom pláne a s ohľadom na ktoré je stále potrebné vykonať zodpovedajúce kroky.
- (126) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že v tejto fáze neexistujú dôvody na zmenu zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov zo Zambie.
- (127) V článku 8 ods. 2 nariadenia (ES) č. 2111/2005 sa uznáva potreba prijímať rozhodnutia rýchlo a v prípade potreby naliehavo vzhľadom na dôsledky pre bezpečnosť. V záujme ochrany citlivých informácií a minimalizácie vplyvu na obchod je preto nevyhnutné, aby sa rozhodnutia prijaté v súvislosti s aktualizáciou zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu alebo obmedzeniu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, uverejnili a nadobudli účinnosť bezprostredne po ich prijatí.
- (128) Nariadenie (ES) č. 474/2006 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (129) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre leteckú bezpečnosť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 474/2006 sa mení takto:

1. Príloha A sa nahrádza textom uvedeným v prílohe A k tomuto nariadeniu;
2. Príloha B sa nahrádza textom uvedeným v prílohe B k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 11. decembra 2014

Za Komisiu
v mene predsedu
Violeta BULC
členka Komisie

PRÍLOHA A

ZOZNAM LETECKÝCH DOPRAVCOV, KTORÍ PODLIEHAJÚ ÚPLNÉMU ZÁKAZU PREVÁDZKY V RÁMCI EÚ, S VÝNIMKAMI ⁽¹⁾

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghanská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od afganských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Afganská islamská republika
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganská islamská republika
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganská islamská republika
PAMIR AIRLINES	nie je známe	PIR	Afganská islamská republika
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganská islamská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od angolských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou dopravcu TAAG Angola Airlines zaradeného do prílohy B, vrátane			Angolská republika
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolská republika
AIR GICANGO	009	nie je známe	Angolská republika
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolská republika
AIR NAVE	017	nie je známe	Angolská republika
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolská republika
ANGOLA AIR SERVICES	006	nie je známe	Angolská republika
DIEXIM	007	nie je známe	Angolská republika
FLY540	AO 004-01 FLYA	nie je známe	Angolská republika
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolská republika
HELIANG	010	nie je známe	Angolská republika

⁽¹⁾ Leteckým dopravcom uvedeným v prílohe A by sa mohlo povoliť vykonávať dopravné práva tým, že použijú lietadlo prenajaté s posádkou od leteckého dopravcu, ktorý nepodlieha zákazu vykonávania leteckej dopravy, za predpokladu, že sú splnené príslušné bezpečnostné normy.

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
HELIMALONGO	AO 005-01/11	nie je známe	Angolská republika
MAVEWA	016	nie je známe	Angolská republika
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od beninských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Beninská republika
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninská republika
AFRICA AIRWAYS	nie je známe	AFF	Beninská republika
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	nie je známe	Beninská republika
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	Beninská republika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Beninská republika
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Beninská republika
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Beninská republika
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Konžskej republiky zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Konžská republika
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Konžská republika
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	nie je známe	Konžská republika
EMERAUDE	RAC06-008	nie je známe	Konžská republika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Konžská republika
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Konžská republika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	nie je známe	Konžská republika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	nie je známe	Konžská republika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Konžská republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Konžskej demokratickej republiky (KDR) zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Konžská demokratická republika (KDR)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Konžská demokratická republika (KDR)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Konžská demokratická republika (KDR)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Konžská demokratická republika (KDR)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Konžská demokratická republika (KDR)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Konzská demokratická republika (KDR)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Podpis ministra (výnos č. 78/205)	LCG	Konzská demokratická republika (KDR)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Konzská demokratická republika (KDR)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	nie je známe	Konzská demokratická republika (KDR)

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	nie je známe	Konžská demokratická republika (KDR)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Konžská demokratická republika (KDR)
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od džibutských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Džibutsko
DAALLO AIRLINES	nie je známe	DAO	Džibutsko
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Rovníkovej Guiney zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Rovníková Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Rovníková Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	nie je známe	Rovníková Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	nie je známe	Rovníková Guinea
TANGO AIRWAYS	nie je známe	nie je známe	Rovníková Guinea
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od eritrejských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Eritrea

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Gabonskej republiky zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou dopravcov Gabon Airlines, Afrijet a SN2AG zaradených do prílohy B, vrátane			Gabonská republika
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonská republika
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabonská republika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonská republika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonská republika
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabonská republika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonská republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od indonézskeho orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou dopravcov Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua a Indonesia Air Asia, vrátane			Indonézska republika
AIR BORN INDONESIA	135-055	nie je známe	Indonézska republika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	nie je známe	Indonézska republika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	nie je známe	Indonézska republika
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonézska republika
ASCO NUSA AIR	135-022	nie je známe	Indonézska republika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonézska republika
AVIASTAR MANDIRI	121-043	nie je známe	Indonézska republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonézska republika
BATIK AIR	121-050	BTK	Indonézska republika
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonézska republika
DABI AIR NUSANTARA	135-030	nie je známe	Indonézska republika
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonézska republika
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonézska republika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonézska republika
EASTINDO	135-038	ESD	Indonézska republika
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	nie je známe	Indonézska republika
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	nie je známe	Indonézska republika
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	nie je známe	Indonézska republika
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	nie je známe	Indonézska republika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonézska republika
HEAVY LIFT	135-042	nie je známe	Indonézska republika
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	nie je známe	Indonézska republika
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonézska republika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	nie je známe	Indonézska republika
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indonézska republika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonézska republika
KAL STAR	121-037	KLS	Indonézska republika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonézska republika
KOMALA INDONESIA	135-051	nie je známe	Indonézska republika
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonézska republika
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonézska republika
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Indonézska republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
MARTABUANA ABADION	135-049	nie je známe	Indonézska republika
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	nie je známe	Indonézska republika
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonézska republika
MIMIKA AIR	135-007	nie je známe	Indonézska republika
MY INDO AIRLINES	121-042	nie je známe	Indonézska republika
NAM AIR	121-058	nie je známe	Indonézska republika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	nie je známe	Indonézska republika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonézska republika
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	nie je známe	Indonézska republika
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Indonézska republika
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	nie je známe	Indonézska republika
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonézska republika
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	nie je známe	Indonézska republika
PURA WISATA BARUNA	135-025	nie je známe	Indonézska republika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonézska republika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	nie je známe	Indonézska republika
SKY AVIATION	121-028	nie je známe	Indonézska republika
SKY AVIATION	135-044	nie je známe	Indonézska republika
SMAC	135-015	SMC	Indonézska republika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonézska republika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Indonézska republika
SURYA AIR	135-046	nie je známe	Indonézska republika
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonézska republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonézska republika
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonézska republika
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonézska republika
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonézska republika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonézska republika
UNINDO	135-040	nie je známe	Indonézska republika
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonézska republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od kazašských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou dopravcu Air Astana, vrátane			Kazašská republika
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Kazašská republika
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Kazašská republika
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Kazašská republika
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazašská republika
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Kazašská republika
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Kazašská republika
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Kazašská republika
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Kazašská republika
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Kazašská republika
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Kazašská republika
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Kazašská republika
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Kazašská republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Kazašská republika
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Kazašská republika
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazašská republika
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Kazašská republika
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Kazašská republika
SCAT	KZ-01/004	VSV	Kazašská republika
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Kazašská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Kirgizskej republiky zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Kirgizská republika
AIR BISHKEK (bývalý EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgizská republika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizská republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizská republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizská republika
HELI SKY	47	HAC	Kirgizská republika
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizská republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizská republika
S GROUP INTERNATIONAL (bývalý S GROUP AVIATION)	45	INT	Kirgizská republika
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgizská republika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizská republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizská republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizská republika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Libérie zodpovedných za regulačný dohľad.			Libéria
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od líbyjských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Líbya
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbya
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbya
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbya
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Líbya
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Líbya
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbya
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbya
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Mozambickej republiky zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Mozambická republika
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	nie je známe	Mozambická republika
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	nie je známe	Mozambická republika
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	nie je známe	Mozambická republika
CPY – CROSPRAYERS	MOZ-06	nie je známe	Mozambická republika
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	nie je známe	Mozambická republika
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	nie je známe	Mozambická republika
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	nie je známe	Mozambická republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	nie je známe	Mozambická republika
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mozambická republika
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mozambická republika
MAKOND, LDA	MOZ-20	nie je známe	Mozambická republika
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mozambická republika
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	nie je známe	Mozambická republika
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	nie je známe	Mozambická republika
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	nie je známe	Mozambická republika
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mozambická republika
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	nie je známe	Mozambická republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od nepálskych orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Nepálska republika
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	nie je známe	Nepálska republika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	nie je známe	Nepálska republika
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepálska republika
FISHTAIL AIR	017/2001	nie je známe	Nepálska republika
GOMA AIR	064/2010	nie je známe	Nepálska republika
MAKALU AIR	057A/2009	nie je známe	Nepálska republika
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	nie je známe	Nepálska republika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	nie je známe	Nepálska republika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	nie je známe	Nepálska republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepálska republika
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepálska republika
SIMRIK AIR	034/2000	nie je známe	Nepálska republika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepálska republika
SITA AIR	033/2000	nie je známe	Nepálska republika
TARA AIR	053/2009	nie je známe	Nepálska republika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepálska republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od filipínskych orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou dopravcov Philippine Airlines a Cebu Pacific Air, vrátane			Filipínska republika
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	nie je známe	Filipínska republika
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filipínska republika
AIR JUAN AVIATION	2013053	nie je známe	Filipínska republika
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filipínska republika
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	nie je známe	Filipínska republika
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	nie je známe	Filipínska republika
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Filipínska republika
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	nie je známe	Filipínska republika
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	nie je známe	Filipínska republika
CM AERO SERVICES	20110401	nie je známe	Filipínska republika
CYCLONE AIRWAYS	2010034	nie je známe	Filipínska republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	nie je známe	Filipínska republika
INAEC AVIATION CORP.	2010028	nie je známe	Filipínska republika
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Filipínska republika
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filipínska republika
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Filipínska republika
LION AIR	2009019	nie je známe	Filipínska republika
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	nie je známe	Filipínska republika
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Filipínska republika
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	nie je známe	Filipínska republika
NORTHSKY AIR INC.	2011042	nie je známe	Filipínska republika
OMNI AVIATION CORP.	2010033	nie je známe	Filipínska republika
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	nie je známe	Filipínska republika
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	nie je známe	Filipínska republika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Filipínska republika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Filipínska republika
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	nie je známe	Filipínska republika
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	nie je známe	Filipínska republika
WCC AVIATION COMPANY	2009015	nie je známe	Filipínska republika
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Filipínska republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Svätého Tomáša a Princovho ostrova zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Svätý Tomáš a Princov ostrov
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Svätý Tomáš a Princov ostrov
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svätý Tomáš a Princov ostrov
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie orgánov Sierry Leone zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	NIE JE ZNÁME	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NIE JE ZNÁME	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	NIE JE ZNÁME	nie je známe	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NIE JE ZNÁME	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NIE JE ZNÁME	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NIE JE ZNÁME	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	NIE JE ZNÁME	nie je známe	Sierra Leone
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od sudánskych orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Sudánska republika
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudánska republika
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Sudánska republika
BADER AIRLINES	35	BDR	Sudánska republika
BENTIUIR AIR TRANSPORT	29	BNT	Sudánska republika
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudánska republika
DOVE AIRLINES	52	DOV	Sudánska republika
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudánska republika
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Sudánska republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa
GREEN FLAG AVIATION	17	nie je známe	Sudánska republika
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudánska republika
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudánska republika
KUSH AVIATION	60	KUH	Sudánska republika
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Sudánska republika
MID AIRLINES	25	NYL	Sudánska republika
NOVA AIRLINES	46	NOV	Sudánska republika
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Sudánska republika
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Sudánska republika
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Sudánska republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od zambijských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

PRÍLOHA B

ZOZNAM LETECKÝCH DOPRAVCOV, KTORÝCH VYKONÁVANIE LETECKEJ DOPRAVY PODLIEHA PREVÁDZKOVÝM OBMEDZENIAM V RÁMCI EÚ ⁽¹⁾

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC)	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa	Obmedzenie pre typ lietadla	Registrová(-é) značka(-y) a prípadne sériové výrobné číslo(-a) obmedzeného lietadla	Štát registrácie
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolská republika	Všetky lietadlá s výnimkou: 5 lietadiel typu Boeing B777 a 4 lietadiel typu Boeing B737-700.	Všetky lietadlá s výnimkou: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolská republika
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazachstan	Všetky lietadlá s výnimkou: lietadiel typu Boeing B767, lietadiel typu Boeing B757, lietadiel typu Airbus A319/320/321.	Všetky lietadlá s výnimkou: lietadiel v rámci vzdušnej flotily Boeing B767, ako sa uvádza v AOC; lietadiel v rámci vzdušnej flotily Boeing B757, ako sa uvádza v AOC; lietadiel v rámci vzdušnej flotily Airbus A319/320/321, ako sa uvádza v AOC.	Aruba (Holandské kráľovstvo)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Všetky lietadlá s výnimkou: LET 410 UVP.	Všetky lietadlá s výnimkou: D6-CAM (851336).	Komory
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonská republika	Všetky lietadlá s výnimkou: 2 lietadiel typu Falcon 50, 2 lietadlá typu Falcon 900.	Všetky lietadlá s výnimkou: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabonská republika
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonská republika	Všetky lietadlá s výnimkou: 1 lietadla typu Boeing B767-200.	Všetky lietadlá s výnimkou: TR-LHP.	Gabonská republika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonská republika	Všetky lietadlá s výnimkou: 1 lietadla typu Challenger CL-601, 1 lietadla typu HS-125-800.	Všetky lietadlá s výnimkou: TR-AAG, ZS-AFG.	Gabonská republika; Juhoafrická republika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) Ltd	AOC 017	ALE	Ghanská republika	Všetky lietadlá s výnimkou: 2 lietadiel typu DC8-63F.	Všetky lietadlá s výnimkou: 9G-TOP a 9G-RAC.	Ghanská republika

⁽¹⁾ Leteckým dopravcom uvedeným v prílohe B by sa mohlo povoliť vykonávať práva prevádzky tým, že použijú lietadlo prenajaté s posádkou od leteckého dopravcu, ktorý nepodlieha zákazu vykonávania leteckej dopravy, za predpokladu, že sú splnené príslušné bezpečnostné normy.

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia letckého prevádzkovateľa (AOC)	Označenie ICAO pre leteckú spoločnosť	Štát prevádzkovateľa	Obmedzenie pre typ lietadla	Registrová(-é) značka(-y) a prípadne sériové výrobné číslo(-a) obmedzeného lietadla	Štát registrácie
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Iránska islamská republika	Všetky lietadlá s výnimkou: 14 lietadiel typu Airbus A300, 8 lietadiel typu Airbus A310, 1 lietadla Boeing B737.	Všetky lietadlá s výnimkou: 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.	Iránska islamská republika
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Kórejská ľudovodemokratická republika	Všetky lietadlá s výnimkou: 2 lietadiel typu TU- 204.	Všetky lietadlá s výnimkou: P-632, P-633.	Kórejská ľudovodemokratická republika
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskar	Všetky lietadlá s výnimkou: lietadiel typu Boeing BB737, lietadiel typu ATR 72/42 a 3 lietadiel typu DHC 6-300.	Všetky lietadlá s výnimkou: lietadiel v rámci vzdušnej flotily Boeing B737, ako sa uvádza v AOC, lietadiel v rámci vzdušnej flotily ATR 72/42, ako sa uvádza v AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaskarská republika

⁽¹⁾ Spoločnosť Air Astana smie používať len uvedené konkrétne typy lietadiel, a to za predpokladu, že sú zaregistrované v Arube a že všetky zmeny AOC sa včas predložia Komisii a Eurocontrolu.

⁽²⁾ Spoločnosť Afrijet smie na účely svojej súčasnej úrovne prevádzky v rámci Únie použiť len uvedené konkrétne lietadlá.

⁽³⁾ Spoločnosť Gabon Airlines smie na účely svojej súčasnej úrovne prevádzky v rámci Únie použiť len uvedené konkrétne lietadlá.

⁽⁴⁾ Iran Air má povolenie prevádzkovať lety do Únie s použitím konkrétnych lietadiel podľa podmienok stanovených v odôvodnení 69 nariadenia Komisie (EÚ) č. 590/2010 (Ú. v. EÚ L 170, 6.7.2010, s. 15).

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1319/2014**z 11. decembra 2014,****ktorým sa ustanovujú paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien niektorých druhov ovocia a zeleniny**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1308/2013 zo 17. decembra 2013, ktorým sa vytvára spoločná organizácia trhov s poľnohospodárskymi výrobkami, a ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 922/72, (EHS) č. 234/79, (ES) č. 1037/2001 a (ES) č. 1234/2007 ⁽¹⁾,so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 543/2011 zo 7. júna 2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania nariadenia Rady (ES) č. 1234/2007, pokiaľ ide o sektory ovocia a zeleniny a spracovaného ovocia a zeleniny ⁽²⁾, a najmä na jeho článok 136 ods. 1,

keďže:

- (1) Vykonávacím nariadením (EÚ) č. 543/2011 sa v súlade s výsledkami Uruguajského kola mnohostranných obchodných rokovaní ustanovujú kritériá, na základe ktorých Komisia stanovuje paušálne hodnoty na dovoz z tretích krajín, pokiaľ ide o výrobky a obdobia uvedené v časti A prílohy XVI k uvedenému nariadeniu.
- (2) Paušálne dovozné hodnoty sa vypočítajú každý pracovný deň v súlade s článkom 136 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 543/2011, pričom sa zohľadnia premenlivé každodenné údaje. Toto nariadenie by preto malo nadobudnúť účinnosť dňom jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Paušálne dovozné hodnoty uvedené v článku 136 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 543/2011 sú stanovené v prílohe k tomuto nariadeniu.

*Článok 2*Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 11. decembra 2014

*Za Komisiu**v mene predsedu*

Jerzy PLEWA

generálny riaditeľ pre poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 671.⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 157, 15.6.2011, s. 1.

PRÍLOHA

Paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien niektorých druhov ovocia a zeleniny

(EUR/100 kg)

Číselný znak KN	Kód tretej krajiny (1)	Paušálna dovozná hodnota
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)

Číselný znak KN	Kód tretej krajiny ⁽¹⁾	Paušálna dovozná hodnota
0808 30 90	CN	82,9
	TR	174,9
	US	173,2
	ZZ	143,7

(¹) Nomenklatúra krajín stanovená nariadením Komisie (EÚ) č. 1106/2012 z 27. novembra 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 471/2009 o štatistike Spoločenstva o zahraničnom obchode s nečlenskými krajinami, pokiaľ ide o aktualizáciu nomenklatúry krajín a území (Ú. v. EÚ L 328, 28.11.2012, s. 7). Kód „ZZ“ znamená „iného pôvodu“.

SMERNICE

SMERNICA KOMISIE 2014/106/EÚ

z 5. decembra 2014,

ktorou sa menia prílohy V a VI k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 30 ods. 3,

keďže:

- (1) V prílohe V k smernici 2008/57/ES by sa mal lepšie vymedziť rozsah pôsobnosti a obsah vyhlásenia ES o overení subsystémov. Predovšetkým by sa mala jasne uviesť zodpovednosť signatára takéhoto vyhlásenia.
- (2) V prílohe V k smernici 2008/57/ES by sa mali vysvetliť postupy týkajúce sa vyhlásenia o overení v prípade úprav existujúcich subsystémov a v prípade dodatočných overení vykonaných notifikovanými orgánmi.
- (3) V prílohe VI k smernici 2008/57/ES by sa mal vysvetliť cieľ postupu overovania subsystémov. V tej istej prílohe by sa navyše mali vymedziť zásady týkajúce sa postupu overovania v prípade úprav existujúcich subsystémov.
- (4) Opatrenia stanovené v tejto smernici sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Prílohy V a VI k smernici 2008/57/ES sa v uvedenom poradí nahrádzajú textom uvedeným v prílohách I a II k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, nariadenia a administratívne ustanovenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 1. januára 2016. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto aktov.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých aktoch alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.
3. Povinnosti týkajúce sa transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprusú republiku a Maltskú republiku dovtedy, kým na ich území nebude vytvorený železničný systém.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 5. decembra 2014

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA I

„PRÍLOHA V

ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV

1. ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV

ES vyhlásenie o overení subsystému je vyhlásenie vypracované ‚žadateľom‘ v zmysle článku 18, v ktorom žiadateľ na svoju vlastnú zodpovednosť vyhlasuje, že dotknutý subsystém, ktorý bol podrobený príslušným postupom overovania, spĺňa požiadavky príslušných právnych predpisov Únie vrátane príslušných vnútroštátnych predpisov.

ES vyhlásenie o overení a sprievodná dokumentácia musia byť datované a podpísané.

ES vyhlásenie o overení sa musí zakladať na informáciách vyplývajúcich z postupu overovania ES pre subsystémy podľa prílohy VI. Musí byť napísané v tom istom jazyku ako sprievodný súbor technickej dokumentácie pripojený k ES vyhláseniu o overení a musí obsahovať aspoň tieto časti:

- a) odkaz na túto smernicu, technické špecifikácie interoperability (TSI) a platné vnútroštátne predpisy;
- b) odkaz na TSI alebo ich časti, v prípade ktorých nebola počas postupu ES overovania preskúmaná zhoda, a na vnútroštátne predpisy, ktoré sa uplatňujú v prípade udelenia výnimky, čiastočného uplatnenia TSI pri modernizácii alebo obnove, prechodného obdobia v TSI alebo v špecifickom prípade;
- c) názov a adresa ‚žadateľa‘ v zmysle článku 18 (uviedenie presného obchodného mena a úplnej adresy; v prípade splnomocneného zástupcu aj uvedenie presného obchodného mena obstarávateľa alebo výrobcu);
- d) stručný opis subsystému;
- e) meno(-á) a adresa(-y) a identifikačné číslo(-a) notifikovaného(-ých) orgánu(-ov), ktorý(-é) vykonal(-i) ES overenie(-a) podľa článku 18;
- f) meno(-á) a adresa(-y) a identifikačné číslo(-a) notifikovaného(-ých) orgánu(-ov), ktorý(-é) vykonal(-i) posudzovanie zhody s ostatnými nariadeniami vyplývajúcimi zo zmluvy;
- g) meno(-á) a adresa(-y) určeného(-ých) orgánu(-ov), ktorý(-é) vykonal(-i) overenie(-a) zhody s vnútroštátnymi predpismi podľa článku 17 ods. 3;
- h) meno a adresa posudzujúceho orgánu(-ov), ktorý(-é) vypracoval(-i) správy o posúdení bezpečnosti týkajúce sa použitia spoločných bezpečnostných metód (CSM) posudzovania rizík tam, kde sa to vyžaduje v tejto smernici;
- i) odkazy na dokumenty obsiahnuté v sprievodnom súbore technickej dokumentácie pripojenom k ES vyhláseniu o overení;
- j) všetky príslušné dočasné alebo konečné ustanovenia, s ktorými musia byť subsystémy v zhode, a to najmä (ak je to vhodné) všetky prevádzkové obmedzenia alebo podmienky;
- k) totožnosť signatára (t. j. fyzickej osoby alebo osôb oprávnených na podpis vyhlásenia).

V prípade uvedenia odkazu na potvrdenie o čiastkovom overení (ISV) v prílohe VI sa na dané vyhlásenie vzťahujú ustanovenia tohto oddielu.

2. ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV V PRÍPADE ÚPRAV

V prípade úpravy, ktorá nie je výmenou v rámci údržby, týkajúcej sa subsystému zahrnutého do ES vyhlásenia o overení sa bez toho, aby bol dotknutý článok 20, uplatňujú tieto ustanovenia.

- 2.1. Ak subjekt zavádzajúci úpravu preukáže, že úprava nemá vplyv na základné konštrukčné vlastnosti subsystému, ktoré sú relevantné pre zhodu s požiadavkami týkajúcimi sa základných parametrov:
 - a) subjekt zavádzajúci úpravu aktualizuje odkazy na dokumenty zahrnuté do sprievodného súboru technickej dokumentácie pripojeného k ES vyhláseniu o overení;
 - b) nie je potrebné vypracovať žiadne nové ES vyhlásenie o overení.
- 2.2. Ak subjekt zavádzajúci úpravu preukáže, že úprava má vplyv na základné konštrukčné vlastnosti subsystému, ktoré sú relevantné pre zhodu s požiadavkami týkajúcimi sa niektorých základných parametrov:
 - a) subjekt zavádzajúci úpravu vypracuje doplňujúce ES vyhlásenie o overení s odkazom na dotknuté základné parametre;
 - b) k doplňujúcemu ES vyhláseniu o overení sa priloží zoznam dokumentov pôvodného súboru technickej dokumentácie pripojeného k pôvodnému ES vyhláseniu o overení, ktoré už nie sú platné;
 - c) súbor technickej dokumentácie pripojený k ES vyhláseniu o overení musí obsahovať doklad o tom, že vplyv úprav je obmedzený na základné parametre uvedené v písm. a);
 - d) na doplňujúce ES vyhlásenie o overení sa primerane uplatňujú ustanovenia oddielu 1 tejto prílohy;
 - e) pôvodné ES vyhlásenie o overení sa považuje za platné pre základné parametre, ktorých sa úprava nedotkla.

3. ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV V PRÍPADE DODATOČNÝCH OVERENÍ

ES vyhlásenie o overení subsystému môže byť doplnené v prípade vykonania dodatočných overení, predovšetkým vtedy, keď sú takéto dodatočné overenia nevyhnutne potrebné na účely dodatočného povolenia na uvedenie do prevádzky. V takom prípade je rozsah pôsobnosti doplňujúceho vyhlásenia obmedzený na rozsah pôsobnosti dodatočných overení.“

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA VI

POSTUP ES OVEROVANIA SUBSYSTÉMOV

1. VŠEOBECNÉ ZÁSADY

„ES overenie“ znamená postup, ktorý vykonáva žiadateľ v zmysle článku 18 na účely preukázania, že boli splnené požiadavky príslušných právnych predpisov Únie vrátane všetkých platných vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa subsystému a že je možné povoliť uvedenie daného subsystému do prevádzky.

2. OSVEDČENIE O OVERENÍ VYDANÉ NOTIFIKOVANÝM ORGÁNOM

2.1. Úvod

Overením prostredníctvom odkazu na TSI sa na účely tejto smernice rozumie postup, pri ktorom notifikovaný orgán kontroluje a potvrdzuje, že daný subsystém spĺňa príslušné technické špecifikácie interoperability (TSI).

Týmto postupom nie sú dotknuté povinnosti obstarávateľa alebo výrobcu (t. j. žiadateľa v zmysle článku 18) dodržať ďalšie platné právne predpisy vyplývajúce zo zmluvy, vrátane overení posudzujúcimi orgánmi, ktoré sa požadujú v iných právnych predpisoch.

2.2. Potvrdenie o čiastkovom overení (ISV)

2.2.1. Zásady

Na žiadosť obstarávateľa alebo výrobcu (t. j. žiadateľa v zmysle článku 18) možno overovanie vykonať pre časti subsystému alebo ho možno obmedziť na určité etapy postupu overovania. V takýchto prípadoch možno výsledky overovania zdokumentovať v „potvrdení o čiastkovom overení (ISV)“, ktoré vydáva notifikovaný orgán zvolený obstarávateľom alebo výrobcom (t. j. žiadateľom v zmysle článku 18).

ISV musí obsahovať odkaz na TSI, s ktorými je zhoda posudzovaná.

2.2.2. Časti subsystému

Žiadateľ v zmysle článku 18 môže požiadať o ISV pre akékoľvek časti, na ktoré sa rozhodne rozdeliť subsystém. Každá časť sa kontroluje v každej etape, ako je stanovené v bode 2.2.3.

2.2.3. Etapy postupu overovania

Subsystém alebo určité časti subsystému sa kontrolujú vo všetkých týchto etapách:

- a) celkový projekt;
- b) výrobný proces: výstavba najmä vrátane stavebno-inžinierskych činností, spracovania, montáže komponentov a celkového nastavenia;
- c) záverečné odskúšanie.

Žiadateľ (v zmysle článku 18) môže požiadať o ISV v etape projektovania (vrátane typových testov) a vo výrobnej etape pre celý subsystém alebo pre akékoľvek časti, na ktoré sa žiadateľ rozhodol subsystém rozdeliť (pozri odsek 2.2.2).

2.3. Osvedčenie o overení

- 2.3.1. Notifikované orgány zodpovedné za overenie posúdia projekt, výrobný proces a záverečné odskúšanie subsystému a vyhotovia osvedčenie o overení určené pre obstarávateľa alebo výrobcu (t. j. žiadateľa v zmysle článku 18), ktorý potom vyhotoví vyhlásenie ES o overení. Osvedčenie o overení musí obsahovať odkaz na TSI, v prípade ktorých sa posudzovala zhoda.

V prípade, že nebola posúdená zhoda subsystému so všetkými príslušnými TSI (napr. v prípade udelenia výnimky, čiastkového uplatňovania TSI z dôvodu modernizácie alebo obnovy, prechodného obdobia v TSI alebo v špecifickom prípade), osvedčenie o overení musí obsahovať presný odkaz na tie TSI alebo ich časti, v prípade ktorých notifikovaný orgán počas postupu overovania nepreskúmal zhodu.

2.3.2. V prípade, že boli vydané potvrdenia ISV, notifikovaný orgán zodpovedný za overovanie subsystému vezme tieto potvrdenia ISV do úvahy a pred vydaním svojho osvedčenia o overení:

- a) potvrdí, že potvrdenia ISV náležite zodpovedajú príslušným požiadavkám TSI;
- b) skontroluje všetky aspekty, na ktoré sa nevzťahuje potvrdenie ISV, a
- c) skontroluje záverečné odskúšanie celého subsystému.

2.3.3. V prípade úpravy subsystému, na ktorý sa už vzťahuje osvedčenie o overení, notifikovaný orgán vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a nevyhnutne potrebné, t. j. posudzovanie sa musí vzťahovať iba na tie časti subsystému, ktoré sú zmenené, a na ich rozhrania s nezmenenými časťami subsystému.

2.3.4. Každý notifikovaný orgán zapojený do overovania subsystému vypracuje súbor technickej dokumentácie v súlade s článkom 18 ods. 3, ktorý sa vzťahuje na rozsah pôsobnosti jeho činností.

2.4. Sprievodný súbor technickej dokumentácie pripojený k ES vyhláseniu o overení

Sprievodný súbor technickej dokumentácie pripojený k ES vyhláseniu o overení zostavuje žiadateľ (v zmysle článku 18) a musí obsahovať:

- a) technické vlastnosti súvisiace s projektom vrátane všeobecných a podrobných výkresov, pokiaľ ide o realizáciu, elektrické a hydraulické schémy, schémy ovládacích obvodov, opis systémov spracovania dát a automatických systémov v miere podrobnosti postačujúcej na zdokumentovanie vykonaného overenia zhody, prevádzkové a údržbárske príručky atď., relevantné pre príslušné subsystémy;
- b) zoznam komponentov interoperability podľa článku 5 ods. 3 písm. d), ktoré sú začlenené do subsystému;
- c) súbory technickej dokumentácie uvedené v článku 18 ods. 3, ktoré zostavil každý notifikovaný orgán zapojený do overovania subsystému a ktoré musia obsahovať:
 - kópie ES vyhlásení o zhode a v prípade potreby ES vyhlásení o vhodnosti na použitie vydaných pre komponenty interoperability podľa článku 5 ods. 3 písm. d), ku ktorým sú podľa potreby priložené zodpovedajúce podklady o výpočtoch a kópia záznamov o skúškach a preskúmaniach, ktoré vykonali notifikované orgány na základe spoločných technických špecifikácií;
 - sprievodné potvrdenia ISV, ak sú k dispozícii, pripojené k osvedčeniu o overení vrátane výsledku overenia platnosti ISV notifikovaným orgánom;
 - osvedčenie o overení spolu so sprievodnými zodpovedajúcimi podkladmi o výpočtoch, podpísané notifikovaným orgánom zodpovedným za overenie, v ktorom sa uvedie, že subsystém je v súlade s požiadavkami príslušných TSI, a v ktorom sa uvedú prípadné výhrady, ktoré sa zaznamenali počas výkonu činností a ktoré neboli odvolané. K osvedčeniu o overení by mali byť pripojené aj sprievodné správy o kontrole a audite, ktoré vypracoval ten istý orgán pri plnení svojich úloh podľa bodov 2.5.2 a 2.5.3;
- d) osvedčenia o overení vydané v súlade s inými právnymi predpismi vyplývajúcimi zo zmluvy;
- e) v prípade, že sa požaduje bezpečná integrácia podľa článku 15, príslušný súbor technickej dokumentácie musí obsahovať správu(-y) posudzovateľa o spoločných bezpečnostných metódach (CSM) posudzovania rizík v zmysle článku 6 ods. 3 smernice 2004/49/ES.

2.5. Dohľad zo strany notifikovaných orgánov

2.5.1. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu výroby musí mať stály prístup na staveniská, do výrobných dielní, skladových priestorov a v prípade potreby do prefabrikovaných alebo skúšobných zariadení a zo všeobecného hľadiska do všetkých objektov, ktoré uzná za potrebné navštíviť pri plnení svojich úloh. Notifikovaný orgán musí dostať od obstarávateľa alebo výrobcu (t. j. žiadateľa v zmysle článku 18) všetky dokumenty potrebné na tento účel, a najmä realizačné plány a technické záznamy týkajúce sa subsystému.

- 2.5.2. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu realizácie musí v pravidelných intervaloch vykonávať audity, aby potvrdil zhodu s príslušnými TSI. Záznamy o audite musí poskytnúť subjektom zodpovedným za realizáciu. Jeho prítomnosť môže byť požadovaná v určitých etapách stavebných činností.
- 2.5.3. Notifikovaný orgán môže navyše vykonávať neohlásené návštevy pracoviska alebo výrobných dielní. Počas takýchto návštev môže vykonať úplný alebo čiastočný audit. Notifikovaný orgán musí subjektom zodpovedným za realizáciu poskytnúť protokol o kontrole prípadne protokol o audite.
- 2.5.4. Notifikovaný orgán, pokiaľ to tak príslušné TSI vyžadujú, musí byť schopný monitorovať subsystém, v ktorom je upevnený komponent interoperability, s cieľom posúdiť jeho vhodnosť na použitie v jeho určenom železničnom prostredí.

2.6. Predkladanie

Obstarávateľ alebo výrobca (t. j. žiadateľ v zmysle článku 18) musí uchovávať kópiu sprievodného súboru technickej dokumentácie pripojeného k ES vyhláseniu o overení počas prevádzkovej životnosti subsystému. Súbor dokumentácie sa musí zaslať každému členskému štátu, ktorý o to požiada.

Dokumentácia predložená na účely žiadosti o povolenie uvedenia do prevádzky musí byť predložená národnému bezpečnostnému orgánu členského štátu, v ktorom sa žiada o povolenie. Národný bezpečnostný orgán môže požadovať, aby časť (časti) dokumentov predložených spolu s povolením boli preložené do jeho vlastného úradného jazyka.

2.7. Uverejňovanie

Každý notifikovaný orgán musí pravidelne uverejňovať príslušné informácie o:

- prijatých žiadostiach o overenie a potvrdeniach ISV;
- žiadostiach o posúdenie zhody komponentov interoperability a ich vhodnosti na použitie;
- vydaných alebo zamietnutých potvrdeniach ISV;
- vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach o zhode a ES osvedčeniach o vhodnosti na použitie;
- vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach o overení.

2.8. Jazyk

Súbory a korešpondencia týkajúce sa postupov ES overovania musia byť napísané v úradnom jazyku Únie členského štátu, v ktorom má obstarávateľ alebo výrobca (t. j. žiadateľ v zmysle článku 18) sídlo, alebo v úradnom jazyku Únie akceptovanom obstarávateľom alebo výrobcom (t. j. žiadateľom v zmysle článku 18).

3. OSVEDČENIE O OVERENÍ VYDANÉ URČENÝM ORGÁNOM

3.1. Úvod

V prípade, že sa uplatňujú vnútroštátne predpisy, overenie musí obsahovať postup, v rámci ktorého orgán vymenovaný podľa článku 17 ods. 3 tretieho pododseku (určený orgán) kontroluje a potvrdzuje, že subsystém je v zhode s vnútroštátnymi predpismi oznámenými v súlade s článkom 17 ods. 3 pre každý členský štát, v ktorom sa má povoliť uvedenie subsystému do prevádzky.

3.2. Osvedčenie o overení

Určený orgán vyhotoví osvedčenie o overení určené pre obstarávateľa alebo výrobcu (t. j. žiadateľa v zmysle článku 18).

Osvedčenie musí obsahovať presný odkaz na vnútroštátny(-e) predpis(-y), ktorého (-ých) zhodu preskúmal určený orgán v rámci postupu overovania.

V prípade vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa subsystémov, ktoré tvoria vozidlo, určený orgán rozčlení osvedčenie do dvoch častí, pričom prvá časť bude obsahovať odkazy na vnútroštátne predpisy, ktoré sa týkajú výlučne technickej kompatibility vozidla a príslušnej siete, a druhá časť odkazy na všetky ostatné vnútroštátne predpisy.

3.3. Súbor technickej dokumentácie

Sprievodný súbor technickej dokumentácie, ktorý zostavil určený orgán a ktorý je pripojený k osvedčeniu o overení v prípade uplatňovania vnútroštátnych predpisov, musí byť zahrnutý do sprievodného súboru technickej dokumentácie pripojeného k ES vyhláseniu o overení uvedeného v bode 2.4 a musí obsahovať technické údaje relevantné pre posúdenie zhody subsystému s uvedenými vnútroštátnymi predpismi.

3.4. Jazyk

Súbory a korešpondencia týkajúce sa postupov ES overovania musia byť napísané v úradnom jazyku Únie členského štátu, v ktorom má obstarávateľ alebo výrobca (t. j. žiadateľ v zmysle článku 18) sídlo, alebo v úradnom jazyku Únie akceptovanom obstarávateľom alebo výrobcom (t. j. žiadateľom v zmysle článku 18).

4. OVEROVANIE ČASTÍ SUBSYSTÉMOV V SÚLADE S ČLÁNKOM 18 ODS. 5

Ak má byť pre určité časti subsystému vydané osvedčenie o overení, na uvedené časti sa primerane uplatňujú ustanovenia tejto prílohy.“

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE POLITICKÉHO A BEZPEČNOSTNÉHO VÝBORU EUTM MALI/4/2014

z 9. decembra 2014

o prijatí príspevku tretieho štátu na vojenskú misiu Európskej únie na podporu výcviku ozbrojených síl Mali (EUTM Mali)

(2014/894/SZBP)

POLITICKÝ A BEZPEČNOSTNÝ VÝBOR,

so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii, a najmä na jej článok 38 tretí odsek,

so zreteľom na rozhodnutie Rady 2013/34/SZBP zo 17. januára 2013 o vojenskej misii Európskej únie na podporu výcviku ozbrojených síl Mali (EUTM Mali) ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 8 ods. 2,

keďže:

- (1) Rada podľa článku 8 ods. 2 rozhodnutia 2013/34/SZBP poverila Politický a bezpečnostný výbor (PBV), aby vyzval tretie štáty na poskytnutie príspevku a aby prijal príslušné rozhodnutia o prijatí navrhovaných príspevkov tretích štátov.
- (2) Na základe odporúčania veliteľa misie EÚ týkajúceho sa príspevku Srbska a rád Vojenského výboru Európskej únie (VVEÚ) by sa mal príspevok Srbska prijať.
- (3) V súlade s článkom 5 Protokolu č. 22 o postavení Dánska, ktorý je pripojený k Zmluve o Európskej únii a Zmluve o fungovaní Európskej únie, sa Dánsko nezúčastňuje na vypracovaní a vykonávaní rozhodnutí a opatrení Únie s obrannými dôsledkami,

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Príspevok Srbska na vojenskú misiu Európskej únie na podporu výcviku ozbrojených síl Mali (EUTM Mali) sa prijíma a považuje sa za významný.
2. Srbsko je oslobodené od finančných príspevkov do rozpočtu EUTM Mali.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Bruseli 9. decembra 2014

Za Politický a bezpečnostný výbor
predseda
W. STEVENS

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 14, 18.1.2013, s. 19.

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE**z 10. decembra 2014,****ktorým sa stanovuje formát na oznamovanie informácií uvedených v článku 21 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/18/EÚ o kontrole nebezpečenstiev závažných havárií s prítomnosťou nebezpečných látok***[oznámené pod číslom C(2014) 9334]***(Text s významom pre EHP)**

(2014/895/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2012/18/EÚ zo 4. júla 2012 o kontrole nebezpečenstiev závažných havárií s prítomnosťou nebezpečných látok, ktorou sa mení a dopĺňa a následne zrušuje smernica Rady 96/82/ES ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 21 ods. 5,

keďže:

- (1) V článku 21 ods. 3 smernice 2012/18/EÚ sa od členských štátov vyžaduje, aby dodali Komisii informácie o podnikoch, na ktoré sa vzťahuje uvedená smernica, pričom použijú osobitný vzor správy.
- (2) Vzor správy by mal umožňovať oznamovanie zjednodušených informácií členskými štátmi, aby sa maximalizovala užitočnosť a porovnateľnosť poskytovaných informácií a minimalizovala administratívna záťaž pre členské štáty, a zároveň dodržiavať požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/2/ES ⁽²⁾, ktorou sa zriaďuje Infraštruktúra pre priestorové informácie v Európskom spoločenstve (INSPIRE).
- (3) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom výboru ustanoveného smernicou Rady 96/82/ES ⁽³⁾,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Členské štáty dodajú Komisii informácie uvedené v článku 21 ods. 3 smernice 2012/18/EÚ, pričom použijú formát podávania správ stanovený v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

V prípade existujúcich záznamov v databáze sa informácie preskúmajú do 31. decembra 2016.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli 10. decembra 2014

Za Komisiu
Karmenu VELLA
člen Komisie

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 197, 24.7.2012, s. 1.

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/2/ES, ktorou sa zriaďuje Infraštruktúra pre priestorové informácie v Európskom spoločenstve (INSPIRE) (Ú. v. EÚ L 108, 25.4.2007, s. 1).

⁽³⁾ Smernica Rady 96/82/ES z 9. decembra 1996 o kontrole nebezpečenstiev veľkých havárií s prítomnosťou nebezpečných látok (Ú. v. ES L 10, 14.1.1997, s. 13).

PRÍLOHA

FORMÁT NA POSKYTOVANIE INFORMÁCIÍ V SÚLADE S ČLÁNKOM 21 ODS. 3 SMERNICE 2012/18/EÚ

Všetky políčka označené hviezdíčkou sú povinné.

Dôverné informácie sa označia ako dôverné, pričom v prípade každého typu údajov uvedú dôvody odmietnutia v súlade s článkom 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/4/ES ⁽¹⁾.

1. Časť 1 – Autentifikačný systém Európskej komisie (ECAS)

Z bezpečnostných dôvodov bude mať používateľ z členského štátu prístup k databáze eSPIRS iba prostredníctvom registrácie v systéme ECAS (Autentifikačný systém Európskej komisie) po poskytnutí týchto povinných informácií o používateľovi:

- a) *Meno**: meno používateľa
- b) *Priezvisko**: priezvisko používateľa
- c) *E-mail**: e-mailová adresa používateľa
- d) *Úloha používateľa**: vnútroštátny spravodajca (NR) alebo vnútroštátny správca (NA)

Ak bol používateľ overený, bude presmerovaný na portál MINERVA úradu pre nebezpečenstvá závažných havárií, na ktorom je databáza eSPIRS umiestnená. Používateľské práva pre databázu eSPIRS budú udelené podľa úlohy používateľa.

2. Časť 2 – Informácie, ktoré sa majú nahlásiť v databáze eSPIRS

Používateľ musí poskytnúť nižšie uvedené informácie použitím buď online formátu nahlásovania údajov, ktorý umožňuje importovať údaje pre každý podnik samostatne, alebo vnútroštátneho nástroja na exportovanie údajov pomocou šablóny XML v eSPIRS na účely automatického importovania informácií obsiahnutých vo vnútroštátnej/regiónálnej/miestnej databáze, resp. databázach podniku do databázy eSPIRS.

2.1. Príslušný orgán nahlásujúci údaje

- a) *Názov**: Oficiálny názov príslušného orgánu nahlásujúceho údaje
- b) *Adresa**: Názov ulice, kde príslušný orgán nahlásujúci údaje sídli
- c) *Mesto**: Mesto, obec, kde príslušný orgán nahlásujúci údaje sídli
- d) *PSČ**: Poštové smerovacie číslo miesta, kde príslušný orgán nahlásujúci údaje sídli
- e) *Krajina**: Krajina, v ktorej príslušný orgán nahlásujúci údaje sídli
- f) *Poznámky*: Poznámky, ktoré používateľ môže (chcieť) doplniť, pokiaľ ide o príslušný orgán nahlásujúci údaje.

2.2. Názov podniku a činnosti

- a) *Štatút Seveso**: [V súlade so smernicou Seveso III existujú dva štatúty podniku podľa úrovne: podnik vyššej úrovne a podnik nižšej úrovne]
- b) *Názov**: Názov podniku Seveso nahláseného v databáze eSPIRS
- c) *Materská spoločnosť*: Holdingová spoločnosť/matierska spoločnosť podniku
- d) *Personalizovaný kód*: Kód, ktorý používateľ môže zadať, ak chce aj naďalej využívať starý systém kódov eSPIRS
- e) *Typ odvetvia a/alebo kód NACE**: Ak sa podnik vzťahuje na viac ako jeden kód SPIRS a/alebo NACE, rozlišuje sa medzi hlavnou činnosťou a vedľajšími činnosťami.
 1. Typ odvetvia, ktorý je potrebné uviesť v súlade s kódmi Seveso SPIRS:
 1. Poľnohospodárstvo
 2. Voľnočasové a športové činnosti (napr. klziská)
 3. Ťažobné činnosti (hlušina a fyzikálno-chemické procesy)

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/4/ES z 28. januára 2003 o prístupe verejnosti k informáciám o životnom prostredí, ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/313/EHS (Ú. v. EÚ L 41, 14.2.2003, s. 26).

4. Spracovanie kovov
5. Spracovanie železných kovov (zlievarne, taviarne, atď.)
6. Spracovanie neželezných kovov (zlievarne, taviarne, atď.)
7. Spracovanie kovov pomocou elektrolýzy alebo chemických procesov
8. Petrochemické/ropné rafinérie
9. Výroba, dodávanie a distribúcia elektrickej energie
10. Skladovanie paliva (vrátane paliva na vykurovanie, maloobchodného predaja, atď.)
11. Výroba, zneškodnenie a skladovanie výbušnín
12. Výroba a skladovanie svetlíc
13. Výroba, plnenie a veľkokapacitná distribúcia LPG
14. Skladovanie LPG
15. Skladovanie a distribúcia LNG
16. Veľkoobchodné a maloobchodné skladovanie a distribúcia (okrem LPG)
17. Výroba a skladovanie pesticídov, biocídov a fungicídov
18. Výroba a skladovanie priemyselných hnojív
19. Výroba farmaceutík
20. Skladovanie, spracúvanie a likvidácia odpadu
21. Vodné a stočné hospodárstvo (zber, dodávky, spracovanie)
22. Chemické zariadenia
23. Výroba základných organických chemických látok
24. Výroba plastov a gumy
25. Výroba a spracovanie buničiny a papiera
26. Spracovanie dreva a nábytkárstvo
27. Výroba a úprava textílií
28. Výroba potravín a nápojov
29. Všeobecná inžinierska činnosť, výroba a montáž
30. Stavba, demontáž, oprava lodí
31. Stavebníctvo a práce na inžinierskych stavbách
32. Keramický priemysel (tehly, keramický tovar, sklárstvo, cement, atď.)
33. Výroba skla
34. Výroba cementu, vápna a sadry
35. Elektronika a elektrotechnický priemysel
36. Spracovacie a prepravné strediská (prístavy, letiská, nákladiská, zoradiská, atď.)
37. Zdravotníctvo, výskum, vzdelávanie (vrátane nemocníc, univerzít, atď.)
38. Všeobecná chemická výroba (nešpecifikovaná inde v zozname)
39. Iná činnosť (nešpecifikovaná inde v zozname)

2. **Kód NACE:** NACE je norma európskeho priemyslu týkajúca sa štatistickej klasifikácie ekonomických činností, ktorá sa skladá zo 6-miestneho kódu. Používateľ môže chcieť priradiť podnik Seveso k tomuto systému klasifikácie s odkazom na prvé 4 čísla na doplnenie alebo nahradenie kódov SPIRS.

- f) **Odkaz na webovú lokalitu vrátane ďalších informácií o podniku***
- g) **Identifikátor E-PRTR:** Ak sa na podnik úplne alebo čiastočne vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 166/2006 ⁽¹⁾, uvedie sa jedinečný vnútroštátny identifikátor používaný pri nahlasovaní údajov o podniku podľa uvedeného nariadenia, ako aj odkaz na príslušnú webovú lokalitu.
- h) **IDENTIFIKÁTOR IED (údaje od roku 2016):** Ak sa na podnik úplne alebo čiastočne vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ ⁽²⁾ (<http://ec.europa.eu/environment/air/pollutants/stationary/ied/legislation.htm>), uvedú sa všetky príslušné vnútroštátne jedinečné identifikátory zariadení na účely uvedenej smernice, ako aj odkaz na príslušnú webovú lokalitu.
- i) **Poznámky k podniku:** poznámky, ktoré používateľ môže (chcieť) doplniť, pokiaľ ide o podnik nahlasujúci údaje.

2.3. Sídlo podniku* úplná adresa alebo súradnice zemepisnej šírky/zemepisnej dĺžky

- a) **Adresa*:** Názov ulice, číslo domu a mesto, kde sa podnik nachádza
- b) **Zemepisná šírka*:** Súradnice zemepisnej šírky podniku (ak nie je uvedená adresa)
- c) **Zemepisná dĺžka*:** Súradnice zemepisnej dĺžky podniku (ak nie je uvedená adresa)
- d) **Poznámky k adrese:** poznámky, ktoré používateľ môže (chcieť) doplniť, pokiaľ ide o adresu podniku.

2.4. Látky, ktoré podnik spracúva

- a) **Látka (podľa smernice Seveso III):** bežný názov alebo druhový názov alebo klasifikácia nebezpečnosti
- b) **Číslo CAS:** Číslo v registri CAS je jedinečný číselný identifikátor pridelený vždy jednej látke, ktorý neudáva chemické zloženie a je odkazom na množstvo informácií o konkrétnej chemickej látke. Môže obsahovať až 10 číslic rozdelených spojovníkmi na tri časti. (<http://www.cas.org/content/chemical-substances>)
- c) **Množstvo:** množstvo látky v tonách
- d) **Fyzikálne vlastnosti:** Skladovacie podmienky, za ktorých sa látky uchovávajú, ako napríklad stav (tuhý, kvapalný, plynný), zrnitosť (prášok, pelety, atď.), tlak, teplota atď.
- e) **Poznámky k látke:** poznámky, ktoré používateľ môže (chcieť) doplniť, pokiaľ ide o látky, o ktorých podnik nahlasuje údaje.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 166/2006 z 18. januára 2006 o zriadení Európskeho registra uvoľňovania a prenosov znečisťujúcich látok, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 91/689/EHS a 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 33, 4.2.2006, s. 1).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ z 24. novembra 2010 o priemyselných emisiách (integrovaná prevencia a kontrola znečisťovania životného prostredia) (Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17).

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE**z 10. decembra 2014,****ktorým sa stanovuje formát, pomocou ktorého majú členské štáty informovať o vykonávaní smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/18/EÚ o kontrole nebezpečenstiev závažných havárií s prítomnosťou nebezpečných látok***[oznámené pod číslom C(2014) 9335]***(Text s významom pre EHP)**

(2014/896/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2012/18/EÚ zo 4. júla 2012 o kontrole nebezpečenstiev závažných havárií s prítomnosťou nebezpečných látok, ktorou sa mení a dopĺňa a následne zrušuje smernica Rady 96/82/ES ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 21 ods. 5,

keďže:

- (1) V článku 21 ods. 2 smernice 2012/18/EÚ sa členským štátom ukladá povinnosť predložiť do 30. septembra 2019 a potom každé štyri roky Komisii správu o implementácii tejto smernice.
- (2) Komisia zostavila dotazníky, v ktorých vymedzila súbor informácií, ktoré majú členské štáty sprístupniť na účely predkladania správ o vykonávaní smernice.
- (3) Prvé vykazované obdobie by sa malo vzťahovať na obdobie od 1. júna 2015, keď smernica nadobudne úplnú uplatniteľnosť v členských štátoch, do 31. decembra 2018, aby členské štáty mali dostatočný čas posúdiť zhromaždené informácie a predložiť ich Komisii do 30. septembra 2019. Nasledujúce štvorročné vykazované obdobie sa bude vzťahovať na obdobia od 1. januára prvého roka vykazovaného obdobia do 31. decembra štvrtého roka vykazovaného obdobia.
- (4) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 22 smernice Rady 96/82/ES ⁽²⁾,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1Členské štáty predkladajú správu o vykonávaní smernice 2012/18/EÚ v súlade s článkom 21 ods. 2 uvedenej smernice prostredníctvom poskytnutia odpovedí na dotazník v prílohe k tomuto rozhodnutiu ⁽³⁾.**Článok 2**

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli 10. decembra 2014

Za Komisiu
Karmenu VELLA
člen Komisie

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 197, 24.7.2012, s. 1.

⁽²⁾ Smernica Rady 96/82/ES z 9. decembra 1996 o kontrole nebezpečenstiev veľkých havárií s prítomnosťou nebezpečných látok (Ú. v. ES L 10, 14.1.1997, s. 13).

⁽³⁾ K dispozícii aj na webovej stránke Európskej komisie na adrese: <http://ec.europa.eu/environment/seveso/>.

PRÍLOHA

DOTAZNÍK

1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE

1. Uveďte informácie o hlavných príslušných orgánoch zodpovedných za presadzovanie smernice 2012/18/EÚ. Informácie by mali minimálne zahŕňať kontaktné údaje a hlavné úlohy (monitorovanie bezpečnostných správ, územné plánovanie, domino efekt, zostavenie a vykonávanie vonkajších havarijných plánov, kontroly, informácie verejnosti, sankcie). Alternatívna možnosť: uveďte odkaz na predchádzajúcu správu, ak nedošlo k žiadnym podstatným zmenám.

2. Uveďte, kedy sa naposledy aktualizovali informácie o podnikoch vzhľadom na ich zahrnutie do databázy (e)SPIRS.

2. DOMINO EFEKT (ČLÁNOK 9 SMERNICE 2012/18/EÚ)

Koľko skupín podnikov, pri ktorých by sa riziko závažnej havárie alebo jej následky mohli zhoršiť z dôvodu zeme-
pisnej polohy a blízkosti takýchto podnikov a ich zásob nebezpečných látok, sa zistilo na konci vykazovaného
obdobia podľa článku 9 smernice 2012/18/EÚ?

3. BEZPEČNOSTNÁ SPRÁVA (ČLÁNOK 10 SMERNICE 2012/18/EÚ)

1. Predložili bezpečnostnú správu všetky podniky vyššej úrovne, ktoré mali túto povinnosť? Ak nie, koľké správu
nepredložili?

2. Boli všetky bezpečnostné správy v priebehu uplynulých piatich rokov aktualizované? Ak nie, koľko podnikov
vyššej úrovne, ktoré boli povinné bezpečnostnú správu aktualizovať, tak neurobilo?

4. HAVARIJNÉ PLÁNY (ČLÁNOK 12 SMERNICE 2012/18/EÚ)

1. Zostavili sa vonkajšie havarijné plány pre všetky podniky vyššej úrovne, pre ktoré to bolo počas vykazovaného
obdobia povinné? Ak nie, pre koľko podnikov vyššej úrovne sa nezostavili vonkajšie havarijné plány?

2. Pri koľkých podnikoch vyššej úrovne orgány rozhodli, že nie je potrebné zostaviť vonkajší havarijný plán podľa
článku 12 ods. 8 smernice 2012/18/EÚ?

3. V prípade, ak odpoveď v bode 4.2 znie jeden alebo viaceré, uveďte odôvodnenie, ktoré v jednotlivých prípadoch
poskytol príslušný zodpovedný orgán.

4. Otestovali sa v priebehu uplynulých troch rokov vonkajšie havarijné plány vo všetkých dotknutých podnikoch
vyššej úrovne? Ak nie, v koľkých prípadoch sa vonkajší havarijný plán neotestoval?

5. Uveďte informácie o hlavných opatreniach na konzultácie s dotknutou verejnosťou o vonkajších havarijných
plánoch.

6. Objasnite v stručnosti spôsob, akým sa vonkajšie havarijné plány testujú (napr. čiastočný test, úplný test zahŕňa-
júci záchranné služby, test pomocou počítača, atď.) Špecifikujte kritériá zohľadnené pri posudzovaní primer-
nosti vonkajšieho havarijného plánu.

5. ÚZEMNÉ PLÁNOVANIE (ČLÁNKY 13 A 15 SMERNICE 2012/18/EÚ)

1. Uskutočnili sa v priebehu vykazovaného obdobia konzultácie s dotknutou verejnosťou o všetkých konkrétnych
jednotlivých projektoch (nové podniky, podstatné zmeny v existujúcich podnikoch, nové trendy okolo existujú-
cich podnikov) a o všeobecných plánoch alebo programoch týkajúcich sa nových podnikov alebo nových trendov
okolo existujúcich podnikov? Ak nie, poskytnite súhrnnú správu o hlavných dôvodoch jednotlivých prípadov
neuskutočnenia konzultácií s verejnosťou.

2. Nepovinné: Sú vo vašej vnútroštátnej legislatíve stanovené koordinované alebo spoločné postupy na splnenie požiadaviek týkajúcich sa územného plánovania podľa smernice Seveso a požiadaviek vyplývajúcich z iných právnych predpisov, ako napríklad zo smerníc Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ ⁽¹⁾ a 2001/42/ES ⁽²⁾?
6. INFORMÁCIE O BEZPEČNOSTNÝCH OPATRENIACH (ČLÁNOK 14 SMERNICE 2012/18/EÚ A PRÍLOHA V K NEJ)
1. Sprístupňovali sa počas uplynulých piatich rokov informácie o bezpečnostných opatreniach a o tom, ako sa správať v prípade havárie, verejnosti aktívnym spôsobom v prípade všetkých podnikov vyššej úrovne? Ak nie, v prípade koľkých podnikov vyššej úrovne sa informácie neposkytli?
 2. Uveďte, kto (prevádzkovateľ, orgány) sprístupňuje informácie uvedené v bode 6.1, a ak je to možné, aj akým spôsobom (napríklad prostredníctvom brožúr, letákov, elektronickou poštou, SMS od prevádzkovateľa alebo orgánov).
 3. Sú informácie uvedené v prílohe V k smernici 2012/18/EÚ nepretržite k dispozícii pre všetky podniky, a to aj v elektronickej podobe a v prípade potreby aktualizované? Ak nie, uveďte percentuálny podiel podnikov, pre ktoré to neplatí, a opatrenia na vyriešenie nedostatkov.
 4. Uveďte, kto (prevádzkovateľ, orgány) sprístupňuje informácie uvedené v bode 6.3, a ak je to možné, aj akým spôsobom (napríklad oznamy, webové stránky prevádzkovateľa alebo orgánov).
 5. Pri koľkých podnikoch sa na konci vykazovaného obdobia vychádza z predpokladu, že majú potenciál závažnej havárie s cezhraničným účinkom? V koľkých prípadoch sa relevantné informácie poskytli členským štátom, ktoré by haváriou mohli byť zasiahnuté?
7. KONTROLY (ČLÁNOK 20 SMERNICE 2012/18/EÚ)
1. Na akej úrovni alebo úrovniach sa zostavili plány kontroly? Sprístupnili sa verejnosti alebo poskytli sa verejnosti elektronickou cestou informácie o tom, kde si možno vyžiadať podrobnosti o plánoch kontrol? Nepovinné: V prípade, že sú uverejnené na internete, uveďte odkaz.
 2. Zostavili sa programy bežných kontrol vrátane frekvencie prehliadok na pracovisku pre všetky podniky? Poskytli sa verejnosti informácie o dátume poslednej prehliadky na pracovisku alebo odkaz na to, kde je tento údaj k dispozícii v elektronickej forme? Nepovinné: V prípade, že sú uverejnené na internete, uveďte odkaz.
 3. V prípade koľkých podnikov vyššej úrovne je program kontrol vrátane frekvencie prehliadok na pracovisku založený na systematickom posudzovaní nebezpečenstva závažnej havárie v dotknutom podniku? V koľkých sa vykonáva prehliadka na pracovisku každý rok?
 4. V prípade koľkých podnikov nižšej úrovne je program kontrol vrátane frekvencie prehliadok na pracovisku založený na systematickom posudzovaní nebezpečenstva závažnej havárie v dotknutom podniku? V koľkých sa vykonáva prehliadka na pracovisku minimálne každé tri roky?
 5. Stanovujú sa vo vnútroštátnej legislatíve alebo administratívnych usmerneniach koordinované alebo spoločné kontroly spolu s kontrolami vykonávanými podľa právnych predpisov Únie (napr. podľa smernice o priemyselných emisiách)?
8. ZÁKAZ PREVÁDZKY, SANKCIE A INÉ DONUCOVACIE NÁSTROJE (ČLÁNOK 19 A 28 SMERNICE 2012/18/EÚ)
1. V koľkých podnikoch sa prevádzka alebo uvedenie do prevádzky vo vykazovanom období zakázali?
 2. Koľko iných typov donucovacích opatrení sa prijalo vo vykazovanom období? Uveďte, aké typy opatrení sa najčastejšie využívajú (napr. zákaz prevádzky, administratívne sankcie, sankcie alebo iné opatrenia). Ak je to možné, uveďte štatistický prehľad.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. EÚ L 26, 28.1.2012, s. 1).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (Ú. v. ES L 197, 21.7.2001, s. 30).

9. PRÍSTUP K SPRAVODLIVOSTI (ČLÁNOK 23 SMERNICE 2012/18/EÚ)

Vysvetlite, ako sa zabezpečilo dodržiavanie článku 23 smernice 2012/18/EÚ o prístupe k spravodlivosti a opíšte skúsenosti s uplatňovaním tohto článku získané počas vykazovaného obdobia.

10. ĎALŠIE INFORMÁCIE

Nepovinné: Uveďte akékoľvek dodatočné informácie týkajúce sa smernice Seveso, skúseností s uplatňovaním právnych predpisov, správ atď., ktoré môžu byť dôležité a možno ich poskytnúť verejnosti, konkrétne v týchto oblastiach:

- a) poučenia z havárií a nehôd, aby sa zabránilo ich opakovaniu;
 - b) IT nástroje na monitorovanie vykonávania smernice a poskytovanie a spoločné využívanie údajov;
 - c) predpisy podobné smernici Seveso (z hľadiska oznamovania činností, požiadaviek vzhľadom na riadenie bezpečnosti, bezpečnostné správy, informácie verejnosti, havarijné plány a kontroly), ak sú relevantné a uplatňujú sa na zariadenia a činnosti, na ktoré sa nevzťahuje smernica 2012/18/EÚ, napríklad potrubia, prístavy, zriaďovacie stanice, zariadenia na mori, prieskum ťažby plynu, ťažba atď.
-

ODPORÚČANIA

ODPORÚČANIE KOMISIE

z 5. decembra 2014

o záležitostiach súvisiacich s uvedením do prevádzky a používaním štrukturálnych subsystémov a vozidiel podľa smerníc Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES a 2004/49/ES

(Text s významom pre EHP)

(2014/897/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 292,

keďže:

- (1) V súlade s článkom 30 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES ⁽¹⁾ môže Komisia predložiť výboru, ktorý je uvedený v článku 29 danej smernice, akúkoľvek záležitosť týkajúcu sa vykonávania danej smernice.
- (2) Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) vykonáva od roku 2005 niekoľko činností na podporu rozvoja integrovaného, bezpečného a interoperabilného železničného systému EÚ. Po prijatí smernice 2008/57/ES mala agentúra pravidelné zasadnutia so zainteresovanými stranami a s národnými bezpečnostnými orgánmi, a to predovšetkým na účely vzájomného schvaľovania železničných vozidiel, t. j. na účely vzájomného uznávania povolení na uvedenie železničných vozidiel do prevádzky. Na týchto zasadnutiach sa preukázalo rôzne chápanie povolenia na uvedenie štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky, ako sa stanovuje v kapitolách IV a V uvedenej smernice.
- (3) Bez spoločného chápania by vnútroštátne vykonávacie predpisy mohli viesť k odlišnému uplatňovaniu požiadaviek členskými štátmi, čo znásobuje problémy pre výrobcov a železničné podniky. Spoločné chápanie procesu uvedenia štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky je tiež potrebné na zabezpečenie súladu medzi rôznymi odporúčaniami agentúry vo vzťahu k niekoľkým úlohám stanoveným v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES ⁽²⁾ a smernici 2008/57/ES.
- (4) Komisia prijala odporúčanie 2011/217/EÚ ⁽³⁾. Cieľom tohto odporúčania bolo objasniť postup povoľovania uvedenia štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky podľa smernice 2008/57/ES.
- (5) V roku 2011 Komisia zriadila pracovnú skupinu pre povoľovanie vozidiel s cieľom prerokovať a analyzovať otázky súvisiace s uvedením štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky, ktoré vznikli po prijatí odporúčania 2011/217/EÚ. Záverečná správa tejto pracovnej skupiny bola zverejnená na webovej stránke agentúry v júli 2012.
- (6) Komisia 30. januára 2013 prijala legislatívne návrhy štvrtého železničného balíka. Tieto návrhy zohľadňujú výsledky uvedenej pracovnej skupiny a zahŕňajú vylepšený proces povoľovania vozidiel a subsystémov. Objasnenia uvedené v tomto odporúčaní sú potrebné na optimalizáciu vykonávania súčasného právneho rámca.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Smernica 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽³⁾ Odporúčanie Komisie 2011/217/EÚ z 29. marca 2011 o povolení na uvedenie štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (Ú. v. EÚ L 95, 8.4.2011, s. 1).

- (7) Je preto potrebné rozšíriť odporúčanie 2011/217/EÚ tak, aby sa vzťahovalo aj na ďalšie aspekty procesu povoľovania a aby sa bližšie objasnili tieto otázky:
- vzťah medzi základnými požiadavkami, technickými špecifikáciami interoperability (TSI) a vnútroštátnymi predpismi,
 - používanie spoločných bezpečnostných metód na účely povoľovania,
 - integrita technických špecifikácií interoperability a vnútroštátnych predpisov,
 - overenia, ktoré sú mimo rámca povolenia na uvedenie do prevádzky,
 - odskúšanie,
 - vyhlásenie výrobcu alebo obstarávateľa o overení,
 - vzájomné uznávanie,
 - technická dokumentácia,
 - úlohy a zodpovednosti pred udelením povolenia, v jeho priebehu a po udelení povolenia,
 - úloha systému riadenia bezpečnosti a
 - riadenie zmien.
- (8) V záujme jasnosti a zjednodušenia sa uprednostňuje, aby sa odporúčanie 2011/217/EÚ nahradilo týmto odporúčaním.
- (9) Po konzultácii s výborom uvedeným v článku 29 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO ODPORÚČANIE:

1. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby národné bezpečnostné orgány, železničné podniky, manažéri infraštruktúry, orgány pre posudzovanie, subjekty zodpovedné za údržbu, výrobcovia, žiadatelia o povolenie na uvedenie do prevádzky a ostatné subjekty zapojené do povoľovania uvedenia do prevádzky a používania štruktúrnych subsystémov a vozidiel poznali a zohľadňovali zásady a usmernenia stanovené v odsekoch 2 až 116.

VYMEDZENIE POJMOV

2. Na účely tohto odporúčania by sa malo uplatňovať vymedzenie pojmov uvedené v smerniciach 2008/57/ES a 2004/49/ES. Predovšetkým pojmy „železničné podniky“, „manažéri infraštruktúry“, „držitelia vozidiel“, a „subjekt zodpovedný za údržbu“ sú použité na základe úloh a zodpovedností vymedzených v článkoch 3 a 4 smernice 2004/49/ES. Každý subjekt, ktorý plní jednu z úloh spomenutých v týchto článkoch, môže zároveň plniť aj ďalšiu úlohu (napr. železničný podnik alebo manažér infraštruktúry môže byť aj držiteľom vozidiel). Malo by sa uplatňovať aj toto vymedzenie pojmov:
 - a) „konštrukčný prevádzkový stav“ znamená bežnú prevádzku a predvídateľnú prevádzku za mimoriadnych podmienok (vrátane opotrebovania) v rozsahu a za podmienok používania špecifikovaných v technickej dokumentácii a dokumentácii údržby. Zahŕňa všetky podmienky, za ktorých sa plánuje prevádzka subsystému, a jeho technické hranice;
 - b) „základné konštrukčné charakteristiky“ sú charakteristiky subsystému podľa vymedzenia uvedeného v osvedčení o typovej skúške alebo o preskúmaní návrhu;
 - c) „bezpečná integrácia“ je konanie na zabezpečenie začlenenia prvku (napr. nového typu vozidla, sieťového projektu, subsystému, časti, súčasti, komponentu, softvéru, postupu, organizácie) do väčšieho systému, ktoré nepredstavuje neprijateľné riziko pre výsledný systém;

- d) „zabezpečenie technickej zlučiteľnosti so sieťou“ je overenie typových parametrov vozidla, ktoré sú podstatné z hľadiska technickej zlučiteľnosti s danou sieťou a v prípade potreby aj z hľadiska zhody s hraničnými hodnotami stanovenými pre túto sieť, a zdokumentovanie týchto parametrov v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení. Parametre zahŕňajú fyzické vlastnosti a funkcie. Overenie treba vykonať v súlade s predpismi, ktoré platia pre danú sieť;
- e) „technická zlučiteľnosť“ je schopnosť vzájomnej interakcie dvoch alebo viacerých štrukturálnych subsystémov alebo ich častí, ktoré majú aspoň jedno spoločné rozhranie, pri zachovaní ich individuálneho konštrukčného prevádzkového stavu a očakávanej úrovne výkonnosti;
- f) „orgán pre posudzovanie“ je notifikovaný orgán, určený orgán alebo orgán pre posudzovanie rizík;
- g) „notifikovaný orgán“ je orgán vymedzený v článku 2 písm. j) smernice 2008/57/ES;
- h) „určený orgán“ je orgán vymenovaný členským štátom v súlade s článkom 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES na overovanie súladu subsystému s vnútroštátnymi predpismi;
- i) „orgán pre posudzovanie rizík“ je orgán vymedzený v článku 3 ods. 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 ⁽¹⁾;
- j) „vyhlásenie ES o overení“ pre subsystém je vyhlásenie ES o overení vypracované podľa článku 18 smernice 2008/57/ES a jej prílohy V. Ide o vyhlásenie, že daný subsystém spĺňa požiadavky príslušných európskych právnych predpisov vrátane všetkých vnútroštátnych predpisov, ktoré sa používajú na vykonávanie základných požiadaviek smernice 2008/57/ES;
- k) „sieťový projekt“ je projekt na uvedenie nového, obnoveného alebo modernizovaného pevného zariadenia, ktoré sa skladá z viac ako jedného štrukturálneho subsystému, do prevádzky;
- l) „charakteristiky siete“ sú charakteristiky siete opísané v špecifikáciách TSI a prípadne aj vo vnútroštátnych predpisoch;
- m) „sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení“ je súbor všetkých dokumentov, ktoré žiadateľ zhromaždil v súlade s požiadavkami všetkých príslušných právnych predpisov EÚ pre daný subsystém;
- n) „predložená dokumentácia k povoleniu“ je dokumentácia, ktorú žiadateľ predkladá národnému bezpečnostnému orgánu, keď žiada o povolenie;
- o) „žiadateľ“ je signatár vyhlásenia ES o overení v súlade s článkom 18 smernice 2008/57/ES, ktorý žiada o povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky. Ak sa podľa článku 15 smernice 2008/57/ES vyžadujú spoločné bezpečnostné metódy hodnotenia a posudzovania rizík (CSM RA), úlohu „navrhovateľa“ podľa CSM RA by mal prebrať žiadateľ o povolenie;
- p) „žiadateľ o povolenie vozidla/sieťového projektu“ je subjekt, ktorý žiada o povolenie na uvedenie vozidla resp. sieťového projektu do prevádzky. Ak sa podľa článku 15 smernice 2008/57/ES vyžadujú spoločné bezpečnostné metódy hodnotenia a posudzovania rizík (CSM RA), úlohu „navrhovateľa“ podľa CSM RA by mal prebrať žiadateľ o povolenie.

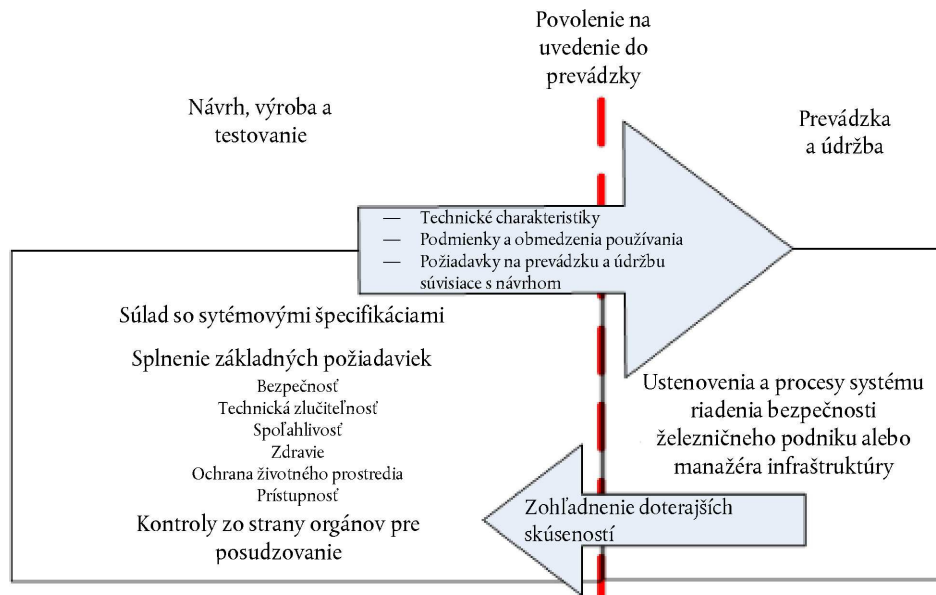
POVOLENIE NA UVEDENIE SUBSYSTÉMOV DO PREVÁDZKY

3. Povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky je uznanie zo strany členského štátu, že žiadateľ preukázal, že tento subsystém v konštrukčnom prevádzkovom stave pri integrácii do systému železníc spĺňa všetky základné požiadavky smernice 2008/57/ES ⁽²⁾. Podľa článku 17 ods. 1 danej smernice sa to zabezpečuje

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 (Ú. v. EÚ L 121, 3.5.2013, s. 11).

⁽²⁾ V prílohe III k smernici 2008/57/ES sa stanovujú základné požiadavky na systém železníc (článok 3 ods. 1). Tieto požiadavky sú špecifické pre železničný sektor. Systém železníc, subsystémy, komponenty interoperability a všetky rozhrania musia spĺňať tieto základné požiadavky (článok 4 ods. 1). Splnenie základných požiadaviek predstavuje nevyhnutný predpoklad uvedenia štrukturálneho subsystému do prevádzky. Dodržanie súladu so základnými požiadavkami smernice 2008/57/ES sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté iné ustanovenia EÚ (článok 3 ods. 2).

prostredníctvom vyhlásenia ES o overení. V nasledujúcom diagrame sa sumarizujú činnosti pred vydaním povolenia na uvedenie štrukturálneho subsystému do prevádzky a tiež činnosti po jeho vydaní:



POVOLENIE NA UVEDENIE VOZIDIEL DO PREVÁDZKY A POVOLENIE TYPOV VOZIDIEL

4. Na účely povolenia vozidlo pozostáva zo subsystému železničných koľajových vozidiel a v náležitých prípadoch z vozidlového riadiaceho-zabezpečovacieho a návestného subsystému. Povolenie typu vozidla alebo individuálne povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky predstavuje súhrnné povolenie subsystému(-ov) tvoriaceho(-ich) vozidlo.
5. Požiadavky vyplývajúce z funkčných subsystémov, ktoré majú vplyv na konštrukčný (prevádzkový) stav vozidla (vrátane napr. požiadaviek týkajúcich sa prevádzkovej výkonnosti), sú stanovené v príslušných štrukturálnych špecifikáciách TSI alebo v prípadoch, keď sa to povoľuje smernicou 2008/57/ES, vo vnútroštátnych predpisoch (napr. systémy riadenia-zabezpečenia a návestenia triedy B).
6. Keďže vozidlá tvoria jeden alebo viacero subsystémov, ustanovenia týkajúce sa subsystémov uvedené v kapitole IV smernice 2008/57/ES sa vzťahujú na príslušné subsystémy vozidla alebo typu vozidla bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia kapitoly V.
7. Pri povoleniach, ktoré sa týkajú vozidiel pozostávajúcich z viac ako jedného subsystému, môže žiadateľ o povolenie vozidla alebo typu vozidla spojiť vyhlásenia ES o overení za oba subsystémy do jedného vyhlásenia ES o overení podľa prílohy V smernice 2008/57/ES, aby preukázal, že vozidlá tohto typu ako celok vo svojom konštrukčnom prevádzkovom stave pri integrácii do systému železníc spĺňajú požiadavky príslušných európskych právnych predpisov vrátane základných požiadaviek smernice 2008/57/ES.
8. Jedno povolenie pre typ vozidla alebo povolenie na uvedenie jednotlivých vozidiel do prevádzky by malo byť postačujúce pre celú železničnú sieť EÚ, ak sú splnené podmienky uvedené v smernici 2008/57/ES. To je napríklad prípad vozidla alebo typu vozidla, ktoré zodpovedá špecifikácii TSI a ktoré sa má povoliť s podmienkou, že sa bude prevádzkovať len na sieti, ktorá zodpovedá špecifikácii TSI (no len ak príslušné špecifikácie TSI, ktoré sa pri danom povolení uplatnili, neobsahujú otvorené body a špecifické prípady týkajúce sa zlučiteľnosti siete s vozidlom).
9. Postupy povoľovania typov vozidiel a individuálnych vozidiel sú harmonizované a skladajú sa z jasných krokov s presne stanovenými lehotami.
10. Príslušné predpisy vzťahujúce sa na povoľovanie uvedenia vozidiel a typov vozidiel do prevádzky by mali byť stabilné, transparentné a nediskriminačné. Týmito predpismi by mali byť buď špecifikácie TSI, alebo (ak to umožňuje smernica 2008/57/ES) vnútroštátne predpisy oznámené Komisii a sprístupnené prostredníctvom databázy zriadenej Komisiou. Od momentu prijatia špecifikácie TSI by už členský štát nemal prijať žiadny vnútroštátny predpis týkajúci sa výrobcov alebo častí subsystému, na ktoré sa vzťahuje daná špecifikácia TSI

(okrem oblastí, ktoré sú uvedené ako „otvorené body“). V prípade vozidiel a typov vozidiel, ktoré nezodpovedajú špecifikácii TSI, by sa mala v čo najväčšej miere uplatňovať zásada vzájomného uznávania, aby sa zabránilo nepotrebným požiadavkám a nadbytočnému overovaniu, pokiaľ nie sú výslovne nevyhnutné z hľadiska overenia technickej zlučiteľnosti vozidla daného typu s príslušnou sieťou.

11. Povolenia týkajúce sa vozidiel by mali odkazovať na technické charakteristiky konštrukčného prevádzkového stavu vozidiel vrátane obmedzení a podmienok používania. Mala(-i) by sa v nich tiež uvádzať sieť(-te) ⁽¹⁾ v členskom(-ých) štáte(-och), pre ktorú(-é) sú vozidlá daného typu povolené. Technické charakteristiky uvedené v povolení by mali byť:
 - oznámené výrobcami alebo obstarávateľmi v úlohe žiadateľa o povolenie vozidla alebo typu vozidla,
 - overené a osvedčené orgánmi pre posudzovanie a
 - zdokumentované v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení.
12. Technické charakteristiky podľa odporúčania 11 vyššie sú rovnaké pre všetky jednotlivé vozidlá rovnakého typu vozidiel.
13. Povolenie typu vozidla ani povolenie na uvedenie individuálneho vozidla do prevádzky by sa nemalo vzťahovať na konkrétnu trať, konkrétny železničný podnik, konkrétneho držiteľa ani na konkrétny subjekt zodpovedný za údržbu.
14. Aby sa predišlo potrebe povoľovať typy vozidiel a uvedenie individuálnych vozidiel do prevádzky na konkrétne trate, ako aj potrebe opätovného povoľovania, ak sa charakteristiky niektorej trate zmenia, mali by sa všetky obmedzenia a podmienky používania vzťahujúce sa na povolenie vozidla stanoviť z hľadiska parametrov technických konštrukčných charakteristík infraštruktúry, a nie z geografického hľadiska.

POVOLENIE TYPU

15. Charakteristiky konštrukčného prevádzkového stavu vozidla, ktoré sa posudzujú na účely povolenia, sú charakteristiky spojené s typom vozidla. Je možné najprv povoliť typ vozidla podľa článku 26 ods. 1 smernice 2008/57/ES a následne povoliť individuálne vozidlá tohto typu (vrátane série individuálnych vozidiel) overením ich zhody s týmto typom podľa článku 26 ods. 3 smernice 2008/57/ES. Alternatívou je, že povolenie prvého vozidla určitého typu znamená povolenie daného typu vozidla podľa článku 26 ods. 2 smernice 2008/57/ES. Takto možno tiež povoliť ďalšie individuálne vozidlá rovnakého typu overením zhody s daným typom podľa článku 26 ods. 3 smernice 2008/57/ES. Takáto koncepcia povoľovania typov vozidiel výrobcom umožňuje uvádzať typy vozidiel na trh a vo svojom katalógu, a tak ponúkať zákazníkovi výhodu povolenia bez toho, aby museli dopredu vyrobiť individuálne vozidlá takých typov, ktoré si zákazník prípadne objedná. Jedným z cieľov tejto koncepcie je odbremeniť subjekty, ktoré obstarávajú vozidlá takýchto typov, od veľkej časti rizika súvisiaceho s udelením povolenia.
16. Koncepcia typu je dôležitá aj z hľadiska zlučiteľnosti trate. Na posúdenie, či môže vlak jazdiť na danej trati, železničný podnik porovná charakteristiky vlaku zloženého z vozidiel určitých typov s informáciami, ktoré poskytne manažér infraštruktúry v registri infraštruktúry. Povinnosť manažérov infraštruktúry zverejňovať charakter infraštruktúry už existuje (smernica 2001/14/ES Európskeho parlamentu a Rady ⁽²⁾, pokiaľ ide o prístup do siete, smernica 2004/49/ES, 2008/57/ES a špecifikácia TSI zameraná na prevádzku a riadenie dopravy, pokiaľ ide o prevádzku). Pokým sa nezriadi a nezaplní register infraštruktúry, mali by manažéri infraštruktúry zverejňovať tieto informácie inou formou. To však neoprávňuje manažérov infraštruktúry udeľovať takpovediac druhé povolenie vozidlám alebo vlakom železničných podnikov.
17. Povoľovanie vozidiel a následná prevádzka a údržba konkrétnych vozidiel sú dva jasne odlišné procesy, ktoré sa upravujú v rozdielnych ustanoveniach. Toto oddelenie umožní, aby vozidlá rovnakého typu uviedli na trh výrobcovia s už udeleným povolením, aby ich prevádzkovali rozličné železničné podniky a ich údržbu mali na starosti rozličné subjekty zodpovedné za údržbu podľa jednotlivých režimov údržby, ktoré závisia od prevádzkového kontextu.

⁽¹⁾ Územie členského štátu môže zahŕňať jednu alebo viacero železničných sietí.

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29).

18. Čo sa týka typov vozidiel, ktoré majú byť povolené vo viacerých členských štátoch (napr. na prevádzku v koridoroch), národné bezpečnostné orgány sa môžu rozhodnúť spolupracovať a vydať prvé a dodatočné povolenia súčasne („súbežné“ povolenie). Príslušné národné bezpečnostné orgány si tak môžu medzi sebou rozdeliť prácu (napr. každý orgán sa môže zamerať na jednu tematickú oblasť). Národný bezpečnostný orgán, ktorý vydáva prvé povolenie, tak môže uznať a využiť prácu iných národných bezpečnostných orgánov.

POVOLENIE NA UVEDENIE SUBSYSTÉMOV PEVNÝCH ZARIADENÍ DO PREVÁDZKY

19. Treba zdôrazniť, že špecifikácie TSI pre pevné zariadenia neobsahujú úplný súbor požiadaviek, ktoré má príslušný subsystém spĺňať. Požiadavky uvedené v špecifikáciách TSI zahŕňajú prvky významné z hľadiska zlučiteľnosti subsystémov pevných zariadení s vozidlom, ktoré zodpovedá špecifikácii TSI.
20. Na účely splnenia základných požiadaviek všetkých platných právnych predpisov EÚ môžu členské štáty pre pevné zariadenia vyžadovať okrem uplatňovania špecifikácií TSI aj uplatňovanie iných predpisov, ktoré nemusia byť harmonizované, aby spĺňali ciele smernice 2008/57/ES. Môže ísť napr. o kódexy v oblasti elektrickej bezpečnosti, stavebného inžinierstva, výstavby, hygieny, protipožiarnej ochrany a pod. Tieto predpisy by nemali byť v rozpore s ustanoveniami uvedenými v špecifikáciách TSI.
21. Pri sieťovom projekte, ktorý pozostáva z viac ako jedného subsystému pevných zariadení, sa v záujme zjednodušenia procesu navrhuje, aby žiadateľ mohol spojiť vyhlásenia ES o overení za jednotlivé subsystémy podľa prílohy V k smernici 2008/57/ES do jedného vyhlásenia ES o overení za celý sieťový projekt, aby sa preukázalo, že sieťový projekt ako celok pri integrácii do systému železníc spĺňa požiadavky príslušných európskych právnych predpisov vrátane základných požiadaviek smernice 2008/57/ES.
22. Príslušné vnútroštátne predpisy vzťahujúce sa na povoľovanie uvedenia subsystémov pevných zariadení do prevádzky by mali byť stabilné, transparentné a nediskriminačné. Bez toho, aby boli dotknuté odporúčania 19 a 20 uvedené v predchádzajúcom texte, predpismi v oblasti základných požiadaviek železničného systému stanovených v smernici 2008/57/ES by mali byť buď špecifikácie TSI, alebo (ak to umožňuje smernica 2008/57/ES) vnútroštátne predpisy oznámené Komisii a sprístupnené prostredníctvom databázy zriadenej Komisiou. Od okamihu prijatia špecifikácie TSI by už členský štát nemal prijať žiadny vnútroštátny predpis týkajúci sa výrobkov alebo častí subsystému, na ktoré sa daná špecifikácia TSI vzťahuje (okrem tých aspektov, ktoré sú v príslušných špecifikáciách TSI riadne uvedené ako otvorené body).
23. Povolenie na uvedenie subsystémov pevných zariadení do prevádzky by sa malo vzťahovať na príslušné technické charakteristiky vrátane obmedzení a podmienok používania. Technické charakteristiky uvedené v povolení na uvedenie do prevádzky:
- by mal oznámiť žiadateľ,
 - by mali byť overené a osvedčené orgánmi pre posudzovanie,
 - by mali byť zdokumentované v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení.
24. Proces povolenia uvedenia subsystémov pevných zariadení do prevádzky a prevádzka a údržba týchto subsystémov sú dva jasne odlišné procesy, ktoré sa upravujú v rozdielnych ustanoveniach.

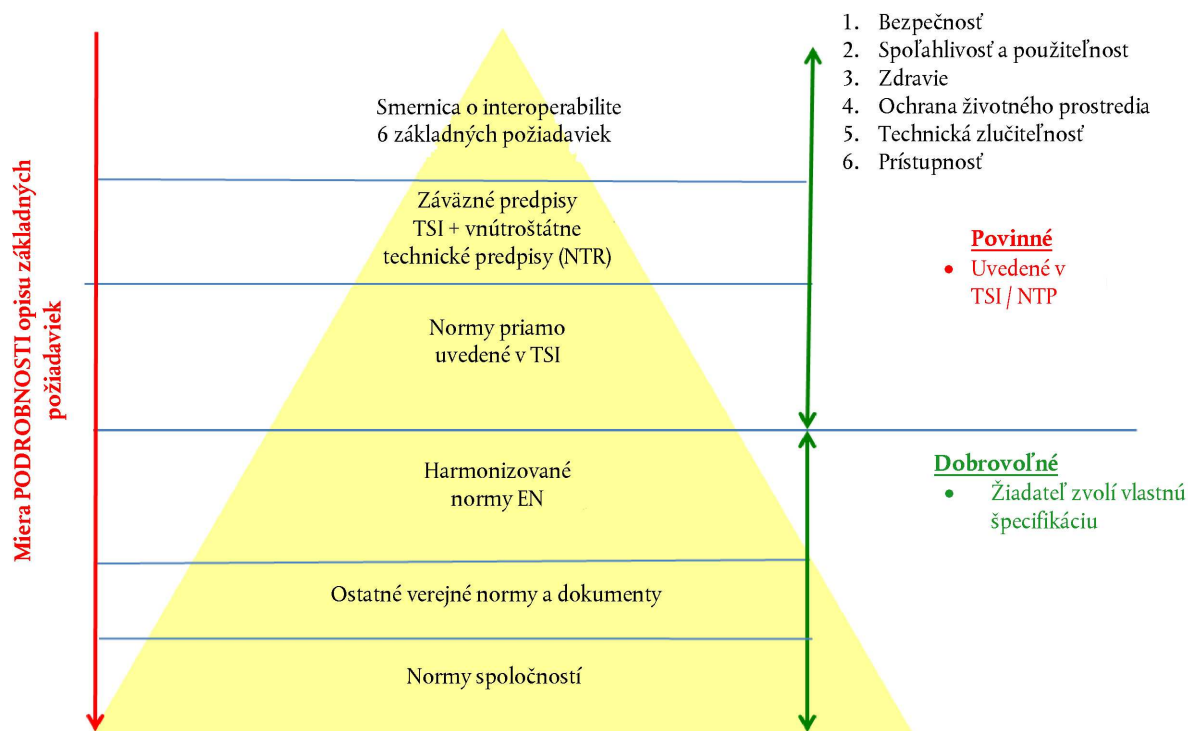
ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY, TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY (TSI) A VNÚTROŠTÁTNE PREDPISY

25. V smernici o interoperabilite sa stanovujú základné požiadavky na železničný systém. Sú to „všetky podmienky stanovené v prílohe III, ktoré musí spĺňať systém železníc, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní“ (článok 2 písm. g) smernice 2008/57/ES). Základné požiadavky na železničný systém sú teda vyčerpávajúce. Členský štát ani národný bezpečnostný orgán nesmú stanoviť žiadne požiadavky ani podmienky okrem tých, ktoré sa predpokladajú v článku 17.
26. Z hľadiska bezpečnosti je kľúčová technická zlučiteľnosť na rozhraní medzi sieťou a vozidlami. Hoci bezpečnostný aspekt tohto rozhrania by sa dal preukázať pomocou referenčných systémov alebo prostredníctvom jednoznačného odhadu rizika v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 352/2009⁽¹⁾, z dôvodu interoperability by sa technická zlučiteľnosť mala preukázať na základe harmonizovaných predpisov Únie (t. j. na základe

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 352/2009 z 24. apríla 2009 o prijatí spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík (Ú. v. EÚ L 108, 29.4.2009, s. 4). Toto nariadenie sa k 21. máju 2015 zruší a nahradí vykonávacím nariadením (EÚ) č. 402/2013.

špecifikácií TSI) alebo v prípade, že takéto predpisy neexistujú, na základe vnútroštátnych predpisov. Z dôvodu interoperability by sa teda rozhrania medzi vozidlom a sieťou mali preukazovať pomocou prístupu založeného na predpisoch.

27. V dôsledku toho je potrebné, aby sa na jednej strane v špecifikáciách TSI vyčerpávajúco špecifikovali rozhrania spomínané v odporúčaní 26. V špecifikáciách TSI by mali byť v plnej miere špecifikované všetky základné parametre a rozhrania cieľového systému, ktoré treba jednoznačne preveriť na účely povolenia. Treba tiež uviesť súvisiace požiadavky na posúdenie zhody.
28. Na druhej strane, v špecifikáciách TSI by sa mali uvádzať požiadavky len „v rozsahu nevyhnutnom“ na dosiahnutie optimálnej úrovne technickej harmonizácie a povinných ustanovení potrebných na dosiahnutie základných požiadaviek smernice 2008/57/ES a na dosiahnutie cieľov uvedených v článku 1 danej smernice (článok 5 ods. 3). V špecifikáciách TSI by sa teda mali uvádzať požiadavky len v tom rozsahu podrobností, ktorý je potrebné harmonizovať na dosiahnutie týchto cieľov pri súčasnom splnení základných požiadaviek. Špecifikujú sa v nich aj rozhrania medzi subsystémami. V každej špecifikácii TSI sa opisuje cieľový subsystém, ktorý možno postupne dosiahnuť v rámci primeraného časového harmonogramu.
29. Žiadatelia by mali mať možnosť vlastného výberu technických riešení na splnenie základných požiadaviek za predpokladu, že špecifikácie týchto technických riešení sú v súlade so špecifikáciami TSI a ostatnými platnými právnymi predpismi.
30. Na dosiahnutie cieľa jednotného európskeho železničného priestoru bez vnútorných hraníc možno stanoviť technické špecifikácie výrobkov spĺňajúcich základné požiadavky v harmonizovaných normách (EN). Harmonizované normy vzťahujúce sa na základné parametre špecifikácií TSI v niektorých prípadoch tvoria predpoklad zhody s určitými ustanoveniami špecifikácií TSI. V duchu nového prístupu k technickej harmonizácii a normalizácii zostáva uplatňovanie týchto noriem dobrovoľné, no odkazy na ne sú zverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* (Ú. v. EÚ). Tieto špecifikácie by mali byť uvedené aj v usmerneniach k používaniu TSI, aby sa uľahčilo ich používanie v danom odvetví. Tieto špecifikácie by mali byť aj naďalej doplnkové k špecifikáciám TSI.
31. Hierarchické usporiadanie a úroveň podrobností špecifikácií spomínaných v odporúčaní 26 až 30 sú znázornené v tomto diagrame:



32. V špecifikáciách TSI by sa nemali opakovať ustanovenia určené na zabezpečenie súladu s požiadavkami konštrukčného prevádzkového stavu subsystému alebo vozidla z iných príslušných smerníc.
33. Pri návrhu/plánovaní subsystému alebo vozidla a pri jeho uvedení do konštrukčného prevádzkového stavu treba okrem smernice 2008/57/ES uplatniť aj požiadavky vyplývajúce z ďalších ustanovení EÚ. Žiadateľ by mal zabezpečiť splnenie týchto požiadaviek.

34. Bez toho, aby boli dotknuté odporúčania 19 a 20, vnútroštátne predpisy sa môžu naďalej uplatňovať na povolenia len v prípadoch uvedených v článku 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES. Ide o:
- situáciu, keď neexistuje žiadna príslušná špecifikácia TSI, t. j.:
 - a) otvorené body TSI;
 - b) siete a vozidlá, ktoré nepatria (resp. nemajú patriť) do rozsahu pôsobnosti špecifikácií TSI;
 - c) požiadavky na predchádzajúce systémy (t. j. systémové rozhrania, na ktoré sa nemajú vzťahovať špecifikácie TSI);
 - d) požiadavky na vozidlá, ktoré nezodpovedajú špecifikácii TSI a ktoré boli uvedené do prevádzky predtým, než špecifikácie TSI nadobudli platnosť, alebo počas prechodného obdobia;
 - výnimky, na ktoré sa uplatňuje článok 9 smernice 2008/57/ES,
 - špecifické prípady vymedzené v špecifikáciách TSI, ktoré zahŕňajú vnútroštátne odlišnosti v cieľovom systéme.
35. V prípadoch uvedených v odporúčaní 34 by členské štáty mali využiť, zverejniť a presadzovať predpisy obsahujúce základné požiadavky vrátane technickej zlučiteľnosti medzi vozidlami a ich sieťami. S cieľom zachovať existujúcu úroveň interoperability a predísť diskriminácii medzi žiadateľmi by tieto predpisy mali byť rovnako podrobné ako TSI a mali by sa v nich jednoznačne stanoviť všetky požiadavky (t. j. mali by sa uviesť hodnoty príslušných parametrov a metódy posudzovania zhody).
36. Ak sa predloží žiadosť o dodatočné povolenie pre existujúci typ vozidiel, ktorý nie je v zhode s TSI, alebo pre individuálne vozidlá, ktoré nie sú v zhode s TSI, podľa článku 25 smernice 2008/57/ES by členský štát mohol v prípade dodatočného povolenia skontrolovať len zlučiteľnosť so svojou sieťou. V rámci vzájomného uznávania, ktoré sa opisuje v odporúčaní 52 až 54, by tento členský štát mal uznať prvé povolenie na uvedenie do prevádzky, pokiaľ nemôže preukázať (žiadateľovi o dodatočné povolenie), že existuje značné bezpečnostné riziko. Takýto postup je v súlade so snahou zabrániť diskriminácii medzi typmi vozidiel a individuálnymi vozidlami, ktoré získali prvé povolenie v jednom členskom štáte.
37. V záujme jednoznačnosti by preto členské štáty mali vo svojich vnútroštátnych predpisoch uviesť, ktoré z ustanovení sa uplatňujú: len na nové vozidlá a subsystemy pri udeľovaní prvého povolenia; a/alebo na existujúce typy; a/alebo na existujúce vozidlá, ktorým sa má udeliť nové povolenie po obnove alebo modernizácii; a/alebo na všetky subsystemy a vozidlá už v prevádzke.

POUŽÍVANIE SPOLOČNÝCH BEZPEČNOSTNÝCH METÓD HODNOTENIA A POSUDZOVANIA RIZÍK A SYSTÉMU RIADENIA BEZPEČNOSTI

38. Spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík je v kontexte povolenia na uvedenie do prevádzky povinná len v týchto prípadoch:
- a) keď je z konkrétneho dôvodu vyžadovaná podľa špecifikácie TSI alebo vnútroštátneho predpisu uplatniteľného podľa článku 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES;
 - b) keď je vyžadovaná na základe článku 15 ods. 1 smernice 2008/57/ES na bezpečnú integráciu subsystemov v prípade, keď nie sú k dispozícii záväzné predpisy.
- Vo všetkých ostatných prípadoch nie je použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík v kontexte daného povolenia povinné.
39. Pojem „bezpečná integrácia“ sa môže vzťahovať na:
- a) bezpečnú integráciu medzi prvkami tvoriacimi systém;
 - b) bezpečnú integráciu medzi subsystemami, ktoré tvoria vozidlo alebo sieťový projekt;
- a čo sa týka vozidiel:
- c) bezpečnú integráciu vozidla s charakteristikami siete;
 - d) bezpečnú integráciu vozidiel do systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov. Zahŕňa to rozhrania medzi vozidlami, rozhrania s personálom obsluhujúcim daný systém a činnosti údržby zo strany subjektu zodpovedného za údržbu;

- e) bezpečnú integráciu vlaku s konkrétnymi traťami, na ktorých sa prevádzkuje;
- a čo sa týka sieťových projektov:
- f) bezpečnú integráciu sieťového projektu s charakteristikami vozidla vymedzenými v špecifikáciách TSI a vo vnútroštátnych predpisoch;
- g) bezpečnú integráciu s príslušnými časťami siete (úsekmi trate);
- h) bezpečnú integráciu sieťového projektu do systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry. Zahŕňa to rozhrania s personálom obsluhujúcim daný sieťový projekt a činnosti údržby zo strany manažéra infraštruktúry alebo jeho dodávateľov;
- i) bezpečnú integráciu sieťového projektu s konkrétnymi vlakmi, ktoré sa na ňom prevádzkujú.
40. Pokiaľ ide o vzťah medzi bezpečnou integráciou a povolením na uvedenie vozidiel do prevádzky:
- body a), b) a c) odporúčania 39 by sa mali vykonať pred povolením na uvedenie vozidiel do prevádzky. Všetky podmienky a obmedzenia používania, ktoré z nich vyplývajú (napr. akékoľvek obmedzenia týkajúce sa zloženia vlaku vrátane viacnásobnej trakcie alebo prevádzky rušňov spolu s vozidlami tvoriacimi vlak), treba uviesť v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení podľa článku 18 ods. 3 smernice 2008/57/ES tak, aby používateľ povoleného subsystému alebo vozidla mohol uplatniť tieto podmienky a obmedzenia používania podľa svojho systému riadenia bezpečnosti;
 - bod d) odporúčania 39 nie je súčasťou procesu povoľovania. Mal by ho vykonať železničný podnik, pričom náležite zohľadní všetky podmienky a obmedzenia používania, ktoré vyplývajú z bodov a), b) a c) a z overenia zhody so špecifikáciami TSI a príslušnými vnútroštátnymi predpismi;
 - bod e) odporúčania 39 nie je súčasťou procesu povoľovania. Mal by ho vykonať železničný podnik na základe všetkých informácií, ktoré potrebuje na určenie charakteristík vlaku a na stanovenie zlučiteľnosti vlaku a trate (napr. podmienky používania, hodnoty parametrov rozhrania), ktoré vyplývajú z bodov a), b) a c), a z informácií, ktoré sú uvedené v registri infraštruktúry.
- 40 bis. Pokiaľ ide o vzťah medzi bezpečnou integráciou a povolením na uvedenie pevných subsystémov a sieťových projektov do prevádzky:
- body a), b), f) a g) odporúčania 39 by sa mali vykonať pred povolením na uvedenie vozidiel do prevádzky. Všetky podmienky a obmedzenia používania, ktoré z nich vyplývajú, treba uviesť v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení podľa článku 18 ods. 3 smernice 2008/57/ES tak, aby používateľ povoleného subsystému alebo sieťového projektu mohol uplatniť tieto podmienky a obmedzenia používania podľa svojho systému riadenia bezpečnosti;
 - bod h) odporúčania 39 nie je súčasťou procesu povoľovania. Mal by ho vykonať manažér infraštruktúry, pričom náležite zohľadní všetky podmienky a obmedzenia používania, ktoré vyplývajú z bodov a), b) a c) a z overenia zhody so špecifikáciami TSI a príslušnými vnútroštátnymi predpismi;
 - bod i) odporúčania 39 nie je súčasťou procesu povoľovania. Mal by ho vykonať manažér infraštruktúry na základe všetkých informácií potrebných na určenie charakteristík trate a na stanovenie zlučiteľnosti vlaku a trate (napr. podmienky používania, hodnoty parametrov rozhrania), ktoré vyplývajú z bodov a), b) a c), a z informácií, ktoré sú uvedené v registri typov vozidiel.
41. Pokiaľ ide o použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík na overenie bezpečnej integrácie pred povolením na uvedenie do prevádzky:
- bod a) odporúčania 39 patrí v plnej miere do rozsahu pôsobnosti špecifikácií TSI, ktoré sa venujú subsystému. Ak neexistujú jednoznačné technické predpisy zaoberajúce sa danou otázkou, TSI môže zaujať prístup založený na zohľadňovaní rizík, môže vyžadovať uplatnenie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík a môže špecifikovať, do akej prijateľnej miery by sa mali dané riziká riadiť;
 - ak neexistujú záväzné predpisy (špecifikácie TSI, vnútroštátne predpisy), ktoré by v plnej miere pokrývali toto rozhranie, treba skontrolovať bod b) odporúčania 39 pomocou spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík;

- bod c) odporúčania 39 by mal byť v plnej miere zahrnutý v špecifikáciách TSI, prípadne vo vnútroštátnych predpisoch (v prípadoch podľa článku 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES). Toto overenie na základe predpisov by mal vykonať notifikovaný orgán alebo určený orgán v rámci svojej zodpovednosti za „overenie rozhraní príslušného subsystemu vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval“ (článok 18 smernice 2008/57/ES), inak by boli ohrozené požiadavky transparentnosti, nediskriminácie a interoperability.
- Použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík pre bod c) odporúčania 39 teda nie je povinné v prípadoch, keď existujú špecifikácie TSI alebo vnútroštátne predpisy. V prípadoch, keď sa vo vnútroštátnych predpisoch v plnej miere nešpecifikuje toto rozhranie (napr. niektoré pôvodné systémy návestenia a inovačné riešenia), v tomto (týchto) vnútroštátnom(-ych) predpise(-och) sa môže vyžadovať použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík na riešenie tých rizík, na ktoré sa dané predpisy nevzťahujú.

INTEGRITA TECHNICKÝCH ŠPECIFIKÁCIÍ INTEROPERABILITY A VNÚTROŠTÁTNYCH PREDPISOV

42. Uznáva sa, že špecifikácie TSI vypracovala skupina odborníkov z odvetvových združení a národných bezpečnostných orgánov, ktorí ako základ zohľadnili vnútroštátne predpisy a praktické skúsenosti. Predstavujú najmodernejšie, resp. najlepšie dostupné poznatky, ktoré vyvinula agentúra so spomenutými odborníkmi a ktoré prehodnotil výbor uvedený v článku 29 smernice 2008/57/ES. Špecifikácie ako také boli uznané členskými štátmi ako vhodné na daný účel (vrátane otvorených bodov) a sú právne záväzné. Kontrola alebo overenie týchto povinných požiadaviek nie je súčasťou povolenia.
43. S cieľom zachovať integritu špecifikácií TSI a vnútroštátnych predpisov má však každý subjekt, ktorý kedykoľvek odhalí možný nedostatok v špecifikáciách TSI alebo vo vnútroštátnych predpisoch, zodpovednosť urýchlene oznámiť svoje pochybnosti s úplným odôvodnením prostredníctvom príslušných postupov tak, aby boli všetky príslušné subjekty okamžite informované o možnom nedostatku a mohli prijať náležité opatrenia.
44. Členské štáty by mali prijať náležité opatrenia na zmenu neúplných alebo nezhodných vnútroštátnych predpisov.
45. Ak je špecifikácia TSI neúplná, uplatňuje sa článok 7 smernice 2008/57/ES a nedostatok treba riešiť prostredníctvom:
 - a) technického stanoviska agentúry alebo
 - b) zmeny špecifikácie TSI alebo oboch možností.

Podľa konkrétneho prípadu možno špecifikáciu TSI zmeniť prostredníctvom:

1. zmeny špecifikácie cieľového systému;
2. pridania špecifických prípadov, keď sa týkajú len obmedzeného počtu členských štátov a harmonizácia na úrovni EÚ sa nepovažuje za potrebnú;
3. pridania otvorených bodov, keď je harmonizácia na úrovni EÚ potrebná, no zatiaľ ju nemožno jednoducho zahrnúť do špecifikácie TSI.

OVERENIA, KTORÉ SÚ MIMO RÁMCA POVOLENIA NA UVEDENIE DO PREVÁDZKY

46. Overenie zlučiteľnosti vlaku a trate by malo byť nezávislé od povolenia na uvedenie typu vozidiel alebo individuálneho vozidla do prevádzky. Overenie zlučiteľnosti vlaku a trate riadi železničný podnik (alebo manažér infraštruktúry, ak prevádzkuje vlaky) v rámci procesu plánovania (napr. keď predkladá ponuky na trasy), a to každodenne prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti. Železničný podnik by mal určiť zlučiteľnosť na základe informácií získaných od manažéra infraštruktúry prostredníctvom registra infraštruktúry a tiež na základe informácií zo sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení vozidiel, ktorá sa vytvorila v rámci povoľovania a potom sa ďalej uchovávala. V prechodnom období (t. j. do času vytvorenia registra infraštruktúry a jeho naplnenia všetkými príslušnými údajmi potrebnými na overenie zlučiteľnosti so sieťou) by manažéri infraštruktúry mali železničným podnikom poskytovať potrebné informácie iným transparentným spôsobom.
47. Posúdenie schopnosti železničného podniku riadiť prevádzku a údržbu vozidiel nie je súčasťou procesu, ktorý vedie k udeleniu povolenia. Na túto oblasť sa zameriava proces bezpečnostnej certifikácie a priebežný dohľad zo strany národného bezpečnostného orgánu.
48. Posúdenie schopnosti manažéra infraštruktúry riadiť prevádzku a údržbu sieťových projektov nie je súčasťou procesu, ktorý vedie k udeleniu povolenia. Na túto oblasť sa zameriava proces bezpečnostného povolenia a priebežný dohľad zo strany národného bezpečnostného orgánu.

49. Posúdenie schopnosti subjektu zodpovedného za údržbu riadiť údržbu vozidla nie je súčasťou procesu povolenia. Na túto oblasť sa zameriava systém riadenia bezpečnosti železničného podniku. V prípade, že sa uplatňuje proces certifikácie subjektu zodpovedného za údržbu, v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku sa môže tento proces zohľadniť.
50. V dôsledku toho nie je potrebné, aby žiadateľ o povolenie typu vozidla alebo o povolenie na uvedenie individuálneho vozidla alebo subsystemu do prevádzky posudzoval význam prípadných zmien, ktoré prináša konštrukcia vozidla alebo subsystemu do železničného systému ako celku. Ak je žiadateľom železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý plánuje prevádzkovať toto vozidlo alebo tento subsystem, použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík v dôsledku toho, že železničný podnik alebo manažér infraštruktúry zodpovedá za riadenie zmien na svojej časti železničného systému, je nezávislé od ich roly žiadateľa o povolenie na uvedenie do prevádzky.
51. V praxi platí, že ak výrobca vyrába špecifickú konštrukciu na objednávku železničného podniku, obvykle dochádza k časovému prekryvaniu medzi:
- overením zhody štrukturálneho subsystemu na účely vydania vyhlásenia ES o overení (činnosť, ktorá zahŕňa body a), b) a c) odporúčania 39) a
 - integráciou tohto subsystemu do systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry (činnosť, ktorá zahŕňa body d) a e) odporúčania 39).

Ide o súčasť dobrého riadenia projektov, ktorá za určitých okolností umožňuje minimalizovať časový posun medzi povolením na uvedenie do prevádzky a samotným používaním vozidla alebo sieťového projektu v komerčnej prevádzke. Za týchto okolností sa národný bezpečnostný orgán zapojí súčasne s:

- orgánom zodpovedajúcim za udeľovanie povolenia typu vozidiel alebo povolenia na uvedenie individuálneho vozidla do prevádzky a
- orgánom zodpovedajúcim za dohľad nad bezpečnostnými certifikátmi alebo bezpečnostnými povoleniami.

Hoci môže dôjsť k časovému prekryvaniu týchto dvoch úloh, po formálnej stránke by mali byť nezávislé. Proti-stranou v prvom prípade je žiadateľ o povolenie vozidla alebo typu vozidla a v druhom prípade železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý plánuje prevádzkovať príslušné vozidlo alebo subsystem.

VZÁJOMNÉ UZNÁVANIE PREDPISOV A OVERENÍ VOZIDIEL

52. Členské štáty by mali vzájomne uznávať overenia vykonané v súlade s vnútroštátnymi predpismi iných členských štátov okrem prípadov, keď:
- a) neexistuje dôkaz o zlučiteľnosti so sieťou, alebo
 - b) členský štát môže žiadateľovi preukázať závažné bezpečnostné riziko.
 - c) Zásada vzájomného uznávania by sa mala uplatňovať v čo najväčšej miere, aby sa zabránilo nepotrebným požiadavkám a nadbytočným overeniam, pokiaľ nie sú nevyhnutné z hľadiska overenia technickej zlučiteľnosti vozidla s príslušnou sieťou a ak nie sú rovnocenné s predpismi členského štátu, v ktorom sa udelilo prvé povolenie.
53. V prípade dodatočných povolení by členské štáty nemali spochybňovať vnútroštátne predpisy uplatňované pri predchádzajúcom povolení
- vzťahujúce sa na otvorené body, ktoré sa netýkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou, alebo
 - zatriedené do kategórie A v referenčnom dokumente, ktorý sa uvádza v článku 27 ods. 4 smernice 2008/57/ES.
54. Bez ohľadu na absenciu všeobecných kritérií prijateľnosti rizika v spoločnej bezpečnostnej metóde posudzovania rizika, posúdenia spoločnou bezpečnostnou metódou vykonané v rámci overení, ktoré sa vyžadujú v špecifikáciách TSI, by sa mali vzájomne uznať v súlade s článkom 7 ods. 4 nariadenia o prijatí spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Toto ustanovenie sa nahradí článkom 15 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 402/2013. Začne sa uplatňovať od 21. mája 2015.

ÚLOHY A ZODPOVEDNOSTI

55. Skôr, než možno subsystém povoliť na uvedenie do prevádzky, musí výrobca alebo obstarávateľ (t. j. žiadateľ v zmysle článku 18 ods. 1 smernice 2008/57/ES) vykonať všetky potrebné konštrukčné, výrobné a testovacie činnosti alebo zabezpečiť ich vykonanie vo svojej zodpovednosti a podpísať vyhlásenie ES o overení.
56. Notifikované orgány overia zhodu so špecifikáciami TSI a vypracujú osvedčenie(-ia) o overení určené pre žiadateľa. V článku 18 ods. 2 smernice 2008/57/ES sa uvádza, že overenie zo strany notifikovaného orgánu „zahŕňa aj overenie rozhraní príslušného subsystému vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval, na základe dostupných informácií v príslušnej TSI a registroch uvedených v článkoch 34 a 35“. To znamená, že notifikovaný orgán zohráva úlohu pri kontrole technickej zlučiteľnosti s ostatnými subsystémami, čo je v súlade so skutočnosťou, že na technickú zlučiteľnosť sa vzťahujú špecifikácie TSI. Rozsah týchto kontrol je obmedzený na príslušné špecifikácie TSI. Každý notifikovaný orgán zostaví technickú dokumentáciu k overeniam, ktoré vykonal.
57. Ustanovenia odporúčania 56 sa uplatňujú *mutatis mutandis* aj na určené orgány a vnútroštátne predpisy.
58. Na základe článku 15 ods. 1 smernice 2008/57/ES by úlohou národných bezpečnostných orgánov pri povoľovaní uvádzania do prevádzky malo byť vykonávanie kontroly dokumentov, ktoré sa prikladajú k žiadosti o uvedenie do prevádzky a preukazujú primeranosť postupu overenia. V rámci tejto kontroly by sa mala skontrolovať úplnosť, relevantnosť a konzistentnosť predloženej dokumentácie k povoleniu. Obmedzuje sa na otázky v pôsobnosti národných (železničných) bezpečnostných orgánov podľa definície v smernici 2004/49/ES.
59. Ak členský štát (alebo národný bezpečnostný orgán) zistí problém v žiadosti o povolenie na uvedenie do prevádzky, ktorý spočíva v tom, že štruktúrny subsystém, na ktorý sa vzťahuje vyhlásenie ES o overení spoločne s technickou dokumentáciou, nie je úplne v súlade so smernicou 2008/57/ES, a predovšetkým že nespĺňa základné požiadavky, mal by uplatniť článok 19 smernice 2008/57/ES. To platí *mutatis mutandis* aj na komponenty interoperability v súlade s článkom 14 smernice 2008/57/ES.
60. Národné bezpečnostné orgány by nemali opakovať žiadne kontroly, ktoré sa už vykonali v rámci postupu overenia.
61. Národné bezpečnostné orgány by nemali vykonávať ani opakovať prácu tvorcov predpisov, notifikovaných orgánov, určených orgánov ani orgánov pre posudzovanie rizík.
62. Národné bezpečnostné orgány by nemali vykonávať ani hĺbkové systematické overovanie práce žiadateľa, notifikovaného orgánu, určeného orgánu ani orgánu pre posudzovanie rizík spoločnou bezpečnostnou metódou a nemali by ani systematicky potvrdzovať ich výsledky. Národné bezpečnostné orgány môžu spochybniť overenia vykonané orgánom pre posudzovanie len v prípade, ak existujú odôvodniteľné pochybnosti. V takom prípade by sa mali dodržiavať zásady proporcionality (pri zohľadnení miery rizika), nediskriminácie a transparentnosti. Odôvodnené pochybnosti môžu vzniknúť predovšetkým na základe kontrol, ktoré sa uvádzajú v odporúčaní 58, alebo v prípade, ak sa na základe predchádzajúcich skúseností preukáže, že podobný subsystém nespĺňa základné požiadavky v súlade s článkom 19 smernice 2008/57/ES.
63. Podľa článku 28 ods. 2 smernice 2008/57/ES by členské štáty mali pre notifikované orgány (a *mutatis mutandis* pre určené orgány) zaviesť systémy na zabezpečenie spôsobilosti orgánov pre posudzovanie a prijať opatrenia na riešenie nedodržovania platných právnych predpisov. Na zabezpečenie jednotného prístupu by Komisia s pomocou agentúry mala v tejto oblasti zohrávať úlohu koordinátora.
64. Žiadatelia, manažéri infraštruktúry a železničné podniky by spolu so subjektmi zodpovednými za údržbu mali zohľadniť predchádzajúce skúsenosti s typmi vozidiel a návrhmi subsystémov, ktoré už získali povolenie, či s identifikáciou neriadených rizík a mali by zaviesť náležité nápravné opatrenia.
65. Žiadatelia by mali tieto nápravné opatrenia vykonať pred žiadosťou o povolenie a malo by sa to od nich vyžadovať hneď, ako sa zistí, že je to potrebné.
66. V prípade vozidiel a subsystémov, ktoré už sú v prevádzke, by železničné podniky a manažéri infraštruktúry mali vykonať tieto nápravné opatrenia v rámci svojich systémov riadenia bezpečnosti. Systémy riadenia bezpečnosti železničných podnikov by mali zabezpečiť, že subjekty zodpovedné za údržbu vozidiel, ktoré tieto podniky využívajú, zavedú vo svojom systéme údržby všetky prípadne potrebné zmeny.

67. Tak ako pred povolením nie je úlohou národného bezpečnostného orgánu špecifikovať konštrukčné riešenie, v oblasti dohľadu nemá predpisovať nápravné opatrenia v prípade zohľadnenia doterajších skúseností. Národné bezpečnostné orgány by namiesto toho mali monitorovať súlad železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry so svojim vlastným systémom riadenia bezpečnosti. Národné bezpečnostné orgány by mali kontrolovať, či železničné podniky a manažéri infraštruktúry vymedzujú, vykonávajú a riadia náležité nápravné opatrenia prostredníctvom svojich vlastných systémov riadenia bezpečnosti.
68. Na základe smernice 2004/49/ES všetci jednotliví manažéri infraštruktúry a všetky jednotlivé železničné podniky zodpovedajú za svoje časti systému. Železničný podnik zodpovedá výlučne za bezpečnú prevádzku svojich vlakov. Úloha manažéra infraštruktúry sa týka len spravovania infraštruktúry, a preto manažér infraštruktúry žiadnym spôsobom nezodpovedá za prevádzku vlakov okrem toho, že vydá povolenie na pohyb vlaku. Manažér infraštruktúry nezohráva v oblasti povoľovania žiadnu ďalšiu rolu.
69. Posúdenie schopnosti subdodávateľa (napr. držiteľa) riadiť svoju časť prevádzky a údržbu vozidiel nie je súčasťou procesu, ktorý vedie k udeleniu povolenia. Na túto oblasť sa vzťahuje povinnosť železničného podniku, ktorý používa povolené vozidlá, zabezpečiť v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti, že o vozidlá sa postará náležitý subjekt zodpovedný za údržbu v súlade s článkom 14a smernice 2004/49/ES.
70. V článku 14a ods. 1 smernice 2004/49/ES zmenenej smernicou 2008/110/ES sa uvádza, že každému vozidlu sa pred jeho uvedením do prevádzky alebo využitím v rámci siete prideliť subjekt zodpovedný za údržbu. Povolenie na uvedenie do prevádzky je nezávislé od prevádzky vozidla železničným podnikom a od údržby vozidla subjektom zodpovedným za údržbu. Okrem toho, smernica 2004/49/ES sa týka prevádzky (používania) a údržby vozidiel. Preto možno subjekt zodpovedný za údržbu prideliť buď predtým, ako sa vozidlu udeli povolenie na uvedenie do prevádzky, alebo potom, no v každom prípade predtým, než sa zaregistruje v národnom registri vozidiel (pole „subjekt zodpovedný za údržbu“ je v národnom registri vozidiel povinné), a tiež predtým, než sa vozidlo začne v sieti skutočne prevádzkovať.
71. Organizácie by mali riadiť riziká, ktoré vznikajú v dôsledku ich činností. Zodpovednosť za riadenie rizík by mal niesť ten subjekt, ktorý je najviac spôsobilý na ich riadenie.
72. Keďže železničné podniky a manažéri infraštruktúry sú jediné subjekty, ktoré musia mať bezpečnostné certifikáty a bezpečnostné povolenia, pričom je potrebná podpora systémov riadenia bezpečnosti, tieto organizácie by mali zohrávať kľúčovú úlohu pri spravovaní príspevkov od iných subjektov a pri prijímaní správnych rozhodnutí, pokiaľ ide o dané príspevky. Tým, že železničné podniky alebo manažéri infraštruktúry prijímú takéto rozhodnutia alebo kroky v rámci vlastných systémov riadenia bezpečnosti, nie sú dotknuté zodpovednosti iných subjektov ako napríklad držiteľov, subjektov zodpovedných za údržbu alebo výrobcov.
73. Rozdelenie prevádzkových zodpovedností medzi železničné podniky a manažérov infraštruktúry je vymedzené v špecifikácii TSI, ktorá sa týka prevádzky a riadenia dopravy.
74. Železničné podniky by sa mali považovať za najvhodnejšie a najspôsobilejšie na:
- a) identifikovanie možných nebezpečenstiev, ktoré hrozia v plánovanej prevádzke vrátane údržby, a na vykonávanie kontrolných opatrení, napr. kontroly odchodov;
 - b) správne špecifikovanie svojich prevádzkových potrieb zmluvným partnerom a dodávateľom, napr. požadovaný výkon, použiteľnosť a spoľahlivosť vozidiel;
 - c) monitorovanie výkonnosti vozidiel;
 - d) poskytovanie pravidelnej a komplexnej spätnej väzby o prevádzke a výkonnosti držiteľovi a subjektu zodpovednému za údržbu (podľa potreby) a
 - e) prehodnocovanie zmlúv s cieľom porozumieť plneniu zmluvy a namietat' v prípade jej neplnenia.
75. Na druhej strane, železničné podniky a manažéri infraštruktúry by sa nemali považovať za najvhodnejšie a najspôsobilejšie subjekty na priame riadenie všetkých rizík na všetkých stupňoch dodávateľského reťazca. Na splnenie svojich zodpovedností by železničné podniky a manažéri infraštruktúry mali navrhnúť zmluvné záväzky na dodávku tovarov a služieb v súlade so svojimi systémami riadenia bezpečnosti, pričom je potrebné zohľadniť právne záväzky iných subjektov. V praxi sa vozidlá po uvedení do prevádzky bežne upravujú, aby sa odstránili poruchy a aby sa neustále zlepšovala ich výkonnosť. Bezpečné riadenie týchto zmien patrí do zodpovednosti železničných podnikov. Pri plnení tejto zodpovednosti by sa mali uplatniť postupy riadenia zmien v rámci systému riadenia bezpečnosti, ako aj nariadenie o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia

a posudzovania rizík, a v prípade potreby by sa malo zabezpečiť získanie povolenia na uvedenie upraveného vozidla do prevádzky. Železničný podnik by mal tiež zabezpečiť oznámenie všetkých relevantných informácií subjektu zodpovednému za údržbu, aby ten mohol aktualizovať dokumentáciu údržby.

76. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry, subjekty zodpovedné za údržbu a držiteľia by sa mali uistiť, že všetka podpora prípadne potrebná v tomto procese je ustanovená v zmluve s výrobcom.
77. Predtým, než železničný podnik pre daný vlak obstará od manažérov infraštruktúry prístup do siete, mal by poznať charakter prístupu, ktorý manažér infraštruktúry ponúkol na predaj. Železničný podnik si musí byť istý, že trať, ku ktorej si plánuje kúpiť prístup, dokáže podporovať vlaky, ktoré na nej plánuje prevádzkovať.
78. Železničné podniky by mali v registri infraštruktúry nájsť všetky informácie (o charaktere infraštruktúry), ktoré potrebujú na stanovenie, či vlak, ktorý plánujú prevádzkovať, je zlučiteľný s konkrétnou traťou (zlučiteľnosť vlaku a trate). Manažér infraštruktúry by mal v registri infraštruktúry pre každý parameter opísať nominálne hodnoty a v prípade potreby aj hraničné hodnoty parametrov rozhrania, vzhľadom na ktoré sa daný úsek trate udržiava. Železničné podniky sa pri zaistovaní bezpečnej prevádzky vlakov spoliehajú na integritu týchto informácií. Manažér infraštruktúry by mal informovať železničný podnik o všetkých dočasných zmenách charakteru infraštruktúry, ktoré nie sú uvedené v registri infraštruktúry.
79. Potom, čo železničný podnik stanoví (pomocou registra infraštruktúry a sprievodnej dokumentácie k povoleniu vozidla/povoleniu typu vozidla a po zohľadnení podmienok používania a iných obmedzení povolenia na uvedenie vozidla do prevádzky/povolenia typu vozidla), že trať je spôsobilá na prevádzku daného vlaku, mal by železničný podnik na základe ustanovení špecifikácie TSI, ktorá sa zameriava na prevádzku a riadenie dopravy (predovšetkým tých oddielov, ktoré sa týkajú zloženia vlaku, brzdenia vlaku a prevádzkyschopnosti vlaku), overiť, či existujú nejaké obmedzenia vzťahujúce sa na vlak, ktoré by bránili prevádzke na danej trati (napr. obmedzenia rýchlostí, obmedzenia dĺžky, obmedzenia dodávky energie).
80. Ak má manažér infraštruktúry alebo železničný podnik obavy týkajúce sa používania určitého vozidla alebo pevného zariadenia na konkrétnej trati, mal by na to upozorniť druhú stranu, aby spolu našli riešenie. Ak stranu, ktorá príde s podnetom, neuspokojí príslušná reakcia, mala by túto záležitosť postúpiť národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý rozhodne v súlade so svojimi právomocami.
81. Podľa článku 4 ods. 2 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1078/2012 ⁽¹⁾ majú železničné podniky, manažéri infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu oznámiť všetkým zúčastneným stranám (vrátane národných bezpečnostných orgánov) akékoľvek významné bezpečnostné riziko, pokiaľ ide o poruchy a konštrukčné nezrovnalosti alebo nesprávne fungovanie technického vybavenia. Táto oznamovacia povinnosť sa vzťahuje aj na výrobcov a obstarávateľov, ktorí získali vyhlásenie ES o overení po povolení na uvedenie do prevádzky.
82. Národné bezpečnostné orgány by okrem úlohy udeľovania povolení na uvedenie štrukturálnych subsystémov do prevádzky, a okrem úloh podľa článku 16 smernice 2004/49/ES, mali tiež vykonávať dohľad s cieľom zabezpečiť, že železničné podniky a manažéri infraštruktúry vykonávajú svoju činnosť v súlade s požiadavkami právnych predpisov EÚ a (v prípadoch, keď sa to umožňuje podľa smernice 2008/57/ES) v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi. Tento dohľad by sa mal vzťahovať aj na riadenie rizík, ktoré železničné podniky a manažéri infraštruktúry vykonávajú v oblasti rozhrania so svojimi dodávateľmi (napr. výrobcami, držiteľmi a podnikmi, ktoré prenajímajú železničné koľajové vozidlá), a to predovšetkým pri obstarávaní tovarov a služieb a pri ich integrácii do systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry.
83. Zapojenie národných bezpečnostných orgánov do používania subsystému a do jeho údržby zo strany železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry v rámci ich systémov riadenia bezpečnosti má dozorný charakter. Národné bezpečnostné orgány by mali predovšetkým odmietnuť prevziať zodpovednosť za dodržiavanie základných požiadaviek zo strany výrobcu/obstarávateľa alebo železničného podniku/manažéra infraštruktúry tým, že špecifikujú alebo výslovne skontrolujú a/alebo povolia konkrétne konštrukčné riešenia, požiadavky na údržbu alebo nápravné opatrenia. Národný bezpečnostný orgán by sa teda mal zamerať na vhodnosť alebo primeranosť systémov riadenia zodpovedných subjektov a nemal by pôsobiť ako „inšpektor dokončenej práce“ kontrolujúci podrobné výstupy alebo rozhodnutia, ktoré tieto subjekty prijali.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1078/2012 zo 16. novembra 2012 o spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania vykonávaného železničnými podnikmi, manažermi infraštruktúry po vydaní bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia a subjektmi zodpovednými za údržbu (Ú. v. EÚ L 320, 17.11.2012, s. 8).

84. Ak členské štáty zvažujú zavedenie naliehavých opatrení v dôsledku nehôd alebo incidentov, mali by si byť vedomé, že systém riadenia bezpečnosti železničného podniku predstavuje primárny mechanizmus na riadenie nových rizík prevádzky vozidiel, ktoré sa mohli objaviť v priebehu vyšetrovania nehody/incidentu, či zistení z dôhľadu. Aj v prípade, ak je členský štát presvedčený, že je naliehavo potrebné zaviesť nový predpis vzťahujúci sa na povolenie uvedenia do prevádzky, mal by sa tento členský štát riadiť postupmi uvedenými v príslušných právnych predpisoch Únie vrátane oznámenia návrhu nového predpisu Komisii podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES ⁽¹⁾ alebo podľa smernice 2004/49/ES.

TESTOVANIE

85. Na účely povolenia možno vyžadovať len testy, ktoré je nutné vykonať pred udelením povolenia na uvedenie do prevádzky a ktoré vyžadujú zapojenie orgánu pre posudzovanie, pričom tieto testy musia byť:
- výslovne uvedené v špecifikáciách TSI, moduloch, prípadne vo vnútroštátnych predpisoch,
 - vymedzené žiadateľom na účely preukázania súladu s požiadavkami špecifikácií TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi,
 - vymedzené v iných právnych predpisoch EÚ, alebo
 - vymedzené žiadateľom v súlade s použitím spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík, ktoré sa opisuje v odporúčaní 41.
86. Zapojenie notifikovaných orgánov a/alebo určených orgánov do overenia súladu so základnými požiadavkami sa bližšie určuje v príslušných špecifikáciách TSI, prípadne vo vnútroštátnych predpisoch.
87. Testy, na ktoré sa nevzťahuje odporúčanie 85 (napr. testy, ktoré potrebuje železničný podnik na stanovenie zlučiteľnosti vlaku a trate predtým, než použije typ vozidla alebo nový subsystém na určitej trati, alebo testy, ktoré potrebuje obstarávateľ na stanovenie zlučiteľnosti s požiadavkami zákazníka), nie sú súčasťou povolenia na uvedenie do prevádzky.
88. Ak sa má vykonať testovanie na trati s cieľom overiť zhodu s požiadavkami na povolenie predtým, než národný bezpečnostný orgán vydá povolenie na uvedenie do prevádzky, potom je potrebné, aby všetky prevádzkové a organizačné opatrenia na vykonanie týchto testov boli vymedzené vo vnútroštátnom právnom rámci jednotlivých členských štátov, pričom musia byť v súlade so smernicou 2008/57/ES a smernicou 2004/49/ES. Mali by sa vzťahovať na administratívne opatrenia a na všetky povinné technické a prevádzkové požiadavky. Vo všeobecnosti si členské štáty môžu zvoliť jeden z týchto dvoch prístupov:
- Členský štát môže zahrnúť spôsobilosť na testovanie do bezpečnostného certifikátu železničného podniku. Možno to urobiť tak, že orgán pre testovanie získa certifikát ako železničný podnik, pričom rozsah jeho pôsobnosti sa obmedzí výlučne na testovanie.
 - Členský štát môže vyžadovať, aby povolenie na vykonanie testov vydával oprávnený subjekt (ktorým môže, ale nemusí byť národný bezpečnostný orgán). V takom prípade musí mať oprávnený subjekt (ak neexistuje overenie zhody s požiadavkami na povolenie notifikovaným orgánom alebo určeným orgánom) dostatočné technické znalosti na prijímanie takýchto rozhodnutí. Na účely splnenia požiadaviek transparentnosti a právnej istoty musia členské štáty zabezpečiť primeranú nezávislosť daného subjektu a zverejniť proces povoľovania testovania vo svojom vnútroštátnom právnom rámci, pričom objasnia svoje požiadavky a kritériá pri rozhodovaní, ktoré uplatní oprávnený subjekt na udelenie povolenia na testovanie.
89. Manažéri infraštruktúry sa priamo podieľajú na uľahčovaní procesu povoľovania. V prípade, ak národný bezpečnostný orgán požaduje vykonanie dodatočných testov, podľa článku 23 ods. 6 smernice 2008/57/ES „manažér infraštruktúry po porade so žiadateľom vynaloží všetko úsilie na to, aby zabezpečil priebeh skúšobnej prevádzky do troch mesiacov od podania žiadosti“.

TECHNICKÁ DOKUMENTÁCIA

90. Podľa článku 18 a prílohy VI smernice 2008/57/ES by sa k vyhláseniu ES o overení subsystému mala priložiť technická dokumentácia zahŕňajúca dokumentáciu opisujúcu subsystém, výslednú dokumentáciu z overení, ktoré vykonali jednotlivé orgány pre posudzovanie, a dokumentáciu položiek týkajúcich sa podmienok a limitov používania a pokynov týkajúcich sa prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby. Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení obsahuje všetky podporné dokumenty potrebné na udelenie povolenia na uvedenie do prevádzky.

⁽¹⁾ Smernica európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov (Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37).

91. Na vozidlo alebo sieťový projekt sa vzťahuje sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení subsystému(-ov), ktoré ho tvoria.
92. Môže byť potrebné, aby sa do procesu overovania subsystému zapojilo viacero orgánov pre posudzovanie, v závislosti od rozsahov pôsobnosti. Žiadateľ by mal zodpovedať za zhromaždenie kompletnej dokumentácie, ktorú vyžadujú všetky príslušné právne predpisy EÚ. Spojenie všetkých týchto technických dokumentácií doplnených o prípadné ďalšie informácie požadované právnymi predpismi EÚ (vrátane tých, ktoré sú stanovené v bode 2.4 prílohy IV k smernici 2008/57/ES) sa označuje ako sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení daného subsystému.
93. Žiadateľ o povolenie typu alebo o povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky by mal vyhotoviť dokumentáciu na predloženie k povoleniu.

Tá by mala zahŕňať technickú dokumentáciu sprevádzajúcu vyhlásenie ES o overení, ktoré zostaví žiadateľ za príslušný subsystém.

Ak vozidlo pozostáva z dvoch subsystémov, k povoleniu sa predloží dokumentácia zahŕňajúca sprievodné technické dokumentácie k vyhláseniu ES o overení za oba tieto subsystémy.

Kým Komisia prijme odporúčanie opisujúce obsah žiadateľom predkladanej dokumentácie, môže členský štát povoliť, aby sa v sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie vozidla alebo typu vozidla zahrnula len časť technickej dokumentácie sprevádzajúcej vyhlásenie ES o overení. Treba to jasne uviesť vo vnútroštátnom právnom rámci členského štátu, ktorý sa uverejní na webovej stránke Európskej železničnej agentúry.

Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení vozidla, typu vozidla alebo subsystému by mala obsahovať všetky informácie podľa prílohy V a podkladovú dokumentáciu k vyhláseniu(-iam) ES o overení (napr. osvedčenie(-ia) o overení a technickú dokumentáciu vypracovanú notifikovaným(-i) a určeným(-i) orgánom(-mi), podklady k výpočtom, záznamy z vykonaných testov a preskúmaní, ako aj technické charakteristiky, ktoré sa zaznamenávajú v súlade s platnými špecifikáciami TSI a vnútroštátnymi predpismi). Informácie zo sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení, ktoré sa nenachádzajú v predloženej dokumentácii k povoleniu, by sa mali na požiadanie sprístupniť príslušnému národnému bezpečnostnému orgánu.

Sprievodnú dokumentáciu k prvému povoleniu na uvedenie vozidla do prevádzky treba predložiť v čase povolenia národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý ju uchová ako záznam o tom, na čo sa vydalo povolenie.

94. V prípade postupu podľa odporúčania 21 by sa malo odporúčanie 93 uplatniť *mutatis mutandis* na dokumentáciu, ktorá sa má predložiť k povoleniu sieťového projektu, a sprievodnú technickú dokumentáciu k príslušnému vyhláseniu ES o overení(-iach).
95. Žiadateľ o dodatočné povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky by mal pôvodnú sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení doplniť o informácie, ktoré sa vyžadujú v článku 23 ods. 3 alebo v článku 25 ods. 3 smernice 2008/57/ES. Tieto dodatočné informácie sú súčasťou informácií, ktoré sa predkladajú národnému bezpečnostnému orgánu. Žiadateľ by však mal zachovať štruktúru sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení.
96. Časť sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení, v ktorej sa vymedzujú „všetky položky týkajúce sa podmienok a limitov používania a pokynov týkajúcich sa prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby“, by sa v prípade sieťových projektov mala sprístupniť manažérovi infraštruktúry a v prípade vozidiel by sa mala sprístupniť železničnému podniku, ktorý prevádzkuje vozidlo, aby ju mohli poskytnúť subjektu zodpovednému za údržbu. V prípade vozidiel možno tento prenos informácií obsiahnutých v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení vykonať prostredníctvom držiteľa vozidiel. Po uvedení do prevádzky je zodpovednosťou železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry v spolupráci so subjektom zodpovedným za údržbu, aby nepretržite prehodnocovali údržbárske úkony a menili tieto informácie tak, aby zohľadňovali pracovný cyklus a doterajšie skúsenosti (články 4 a 9 smernice 2004/49/ES).
97. Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení by mala obsahovať informácie potrebné na spravovanie konštrukčného prevádzkového stavu vozidla alebo sieťového projektu počas celej jeho životnosti.

98. Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení by sa mala aktualizovať v prípade, ak sa vykonávajú dodatočné overenia (napr. overenie zhody s vnútroštátnymi predpismi na získanie dodatočného povolenia na uvedenie do prevádzky). V prípade dodatočného povolenia by mal žiadateľ informovať národný bezpečnostný orgán, ktorý vydal prvé povolenie.

VYHLÁSENIE ES O OVERENÍ

99. Podľa článku 15 smernice 2008/57/ES a článku 4 ods. 3 a 4 smernice 2004/49/ES železničné podniky alebo manažéri infraštruktúry zodpovedajú za zabezpečenie toho, že vozidlo alebo subsystém v prevádzke spĺňa všetky základné požiadavky. Nie sú tým dotknuté zodpovednosti iných zúčastnených subjektov (napríklad zodpovednosti signatára vyhlásenia ES o overení). Všetci výrobcovia, podniky údržby, držiteľia vozňov, poskytovatelia služieb a obstarávatelia musia zabezpečiť, že železničné koľajové vozidlá, zariadenia, príslušenstvo, vybavenie a služby, ktoré dodávajú, sú v súlade so základnými požiadavkami a že podmienky používania sa uvádzajú v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení tak, aby ich železničný podnik a/alebo manažér infraštruktúry mohol bezpečne uviesť do prevádzky.
100. Zodpovednosť za zabezpečenie, že pri povolení subsystému vo svojom konštrukčnom prevádzkovom stave v plnej miere do poslednej podrobnosti spĺňajú základné požiadavky všetkých príslušných právnych predpisov EÚ, nesie iba žiadateľ o povolenie subsystému, ktorý vydá vyhlásenie ES o overení. Na základe overenia notifikovaným orgánom alebo určeným orgánom a podľa potreby aj na základe celkového posúdenia subsystému alebo vozidla žiadateľ vyhlási, že všetky základné požiadavky sú splnené. Ak sa teda neskôr spochybní súlad subsystému v konštrukčnom prevádzkovom stave so základnými požiadavkami v čase vydania povolenia, žiadateľ, ktorý podpísal príslušné vyhlásenie ES o overení, by mal byť považovaný za subjekt s primárnou zodpovednosťou.
101. V dôsledku toho by sa povolenie typu ani povolenie na uvedenie do prevádzky nemalo považovať za presunutie zodpovednosti žiadateľa za zabezpečenie alebo overenie, že subsystém spĺňa všetky základné požiadavky, na národný bezpečnostný orgán vydávajúci príslušné povolenie.
102. Ak sa spochybní súlad subsystému v konštrukčnom prevádzkovom stave so základnými požiadavkami, národný bezpečnostný orgán, ktorý vydal príslušné povolenie, by mal zodpovedať len za konkrétne úlohy, ktoré článok 16 smernice 2004/49/ES ukladá národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý vydáva príslušné povolenie alebo vykonáva dozor. Táto zásada by sa mala premietnuť do vnútroštátneho práva v súlade s odporúčaniami 58 až 62 a 67.
103. Nezávisle od overenia súladu so špecifikáciami TSI a vnútroštátnymi predpismi a od overenia bezpečnej integrácie na základe článku 15 ods. 1 smernice 2008/57/ES žiadateľ podpisuje vyhlásenie ES o overení na svoju výlučnú zodpovednosť. Preto by mal žiadateľ zaviesť proces, prostredníctvom ktorého sa zabezpečí zacytenie a splnenie všetkých základných požiadaviek a dodržanie všetkých príslušných právnych predpisov EÚ.
104. Hoci spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík pôvodne nebola vyvinutá na tento účel, žiadateľ môže využiť metodiku spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík ako nástroj na splnenie časti svojej zodpovednosti za zabezpečenie, že všetky časti subsystému/vozidla spĺňajú v každom ohľade a do posledného detailu základné požiadavky železničného systému podľa prílohy III smernice 2008/57/ES.
105. Žiadateľ môže rovnako využiť akékoľvek ďalšie prostriedky povolené príslušnými právnymi predpismi, aby zabezpečil, že všetky časti subsystému alebo vozidla spĺňajú základné požiadavky na železničný systém.
106. Vyhlásenie ES o overení sa vzťahuje na všetky príslušné právne predpisy EÚ. Je zodpovednosťou signatára vyhlásenia ES, aby sa tieto právne predpisy vrátane príslušného posúdenia zhody dodržiavali a aby sa v prípade potreby zapojili orgány pre posudzovanie, ktoré sa vyžadujú v daných právnych predpisoch.
107. V prípade povolenia, ktoré sa týka vozidiel alebo sieťových projektov pozostávajúcich z viac ako jedného subsystému:
- a) môže byť žiadateľov viac (jeden žiadateľ pre každý subsystém), pričom každý žiadateľ vydá vyhlásenie ES o overení za svoju časť vrátane rozhraní. V takomto prípade každý žiadateľ preberá zodpovednosť za príslušný subsystém v súlade s rozsahom pôsobnosti svojho vyhlásenia ES o overení. Výrobca alebo obstarávateľ môže spojiť tieto dve vyhlásenia v žiadosti, ktorá sa týka vozidla alebo sieťového projektu;
 - b) výrobca alebo obstarávateľ daného typu vozidiel, individuálneho vozidla alebo sieťového projektu môže spojiť vyhlásenia ES o overení každého subsystému podľa prílohy V smernice 2008/57/ES do jedného

vyhlásenia ES o overení pre typ vozidiel, individuálne vozidlo alebo sieťový projekt. V takomto prípade na svoju výlučnú zodpovednosť vyhlasuje, že subsystémy tvoriace daný typ vozidiel, individuálne vozidlo alebo sieťový projekt prešli príslušnými postupmi overenia a vyhovujú požiadavkám príslušných právnych predpisov Európskej únie vrátane všetkých príslušných vnútroštátnych predpisov, a teda že samotné vozidlo alebo sieťový projekt vyhovuje požiadavkám príslušných právnych predpisov Európskej únie vrátane všetkých príslušných vnútroštátnych predpisov.

108. Na účely vydania vyhlásenia ES o overení môžu príslušné špecifikácie TSI umožniť čiastočnú zhodu so špecifikáciou TSI len v prípade, ak sa v samotnej špecifikácii TSI uvádza, že určité funkcie, výkony a rozhrania potrebné na splnenie základných požiadaviek nie sú za konkrétnych okolností povinné.
109. Žiadateľ môže príslušný národný bezpečnostný orgán formálne požiadať o povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky až po zhromaždení všetkých predchádzajúcich dokladov a vyhlásení. Osvedčeným postupom však je, aby žiadatelia čo najskôr nadviazali neformálny kontakt s národnými bezpečnostnými orgánmi, aby sa vyjasnil celý proces, požiadavky, úlohy a zodpovednosti, rozsah žiadosti, obmedzenia a podmienky používania a aby sa tak predišlo neskorším problémom.

RIADENIE ZMIEN

110. Pokiaľ ide o uplatňovanie článku 5 ods. 2, článku 15 ods. 3 a článku 20 smernice 2008/57/ES, všetky úpravy existujúceho štruktúrného subsystému by sa mali analyzovať a kategorizovať výhradne ako jedna z týchto zmien:
1. „Výmena v rámci údržby“ a ostatné zmeny, ktorými sa nezavádzajú odchýlky od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení. V tomto prípade nie je potrebné overenie orgánom pre posudzovanie, netreba informovať členský štát a pôvodné vyhlásenie ES o overení zostáva platné a nezmenené.
 2. Zmeny, ktorými sa zavádzajú odchýlky od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení, pričom sa môžu vyžadovať nové kontroly (a preto sa vyžaduje overenie podľa príslušných modulov posudzovania zhody), no uvedené zmeny nemajú žiadny vplyv na základné konštrukčné charakteristiky subsystému. V tomto prípade treba aktualizovať sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení a príslušné informácie sprístupniť na požiadanie národného bezpečnostného orgánu.
 3. Obnova alebo modernizácia (t. j. rozsiahla výmena alebo zmena, pri ktorej je potrebné informovať členský štát), ktorá nevyžaduje nové povolenie na uvedenie do prevádzky. Do tejto kategórie patria zmeny, ktorých súčasťou je zmena základných konštrukčných charakteristík subsystému.
 4. Obnova alebo modernizácia (t. j. rozsiahla výmena alebo zmena, pri ktorej je potrebné informovať členský štát), ktorá vyžaduje nové povolenie na uvedenie do prevádzky.

Treba poznamenať, že rozhodnutia obstarávateľa alebo výrobcu o zmenách subsystému na základe uvedených štyroch kategórií musia byť úplne nezávislé od rozhodnutia o významnosti zmeny v zmysle spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík vzhľadom na železničný systém, ktoré musí prijať železničný podnik alebo manažér infraštruktúry zavádzajúci zmenu do svojej časti systému. Tieto rozhodnutia za rôznych okolností s odlišnými kritériami rozhodovania zahŕňajú rôzne subjekty.

V rámci uvedených kategórií 3 a 4 sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení, ktorá má vplyv na základné konštrukčné charakteristiky subsystému.

111. V prípade subsystémov uvedených do prevádzky podľa smernice 2008/57/ES a subsystémov uvedených do prevádzky pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice by z dôvodov právnej istoty a vzájomného uznávania mali byť v špecifikáciách TSI uvedené kritériá na stanovenie, či má určitá zmena vplyv na základné konštrukčné charakteristiky subsystému a či spadá do kategórie č. 3 alebo 4. Pokým sa tieto kritériá zahrnú do špecifikácií TSI, môžu ich členské štáty špecifikovať na vnútroštátnej úrovni.
112. Zmena by sa vždy mala posudzovať vzhľadom na subsystém alebo vozidlo v čase udelenia povolenia. Ak sa spojí viacero menších zmien, môže to viesť k rozsiahlej zmene.

113. Výrobcovia alebo obstarávatelia by mali riadiť zmeny existujúcich štrukturálnych subsystémov takto:
- Na základe odporúčania 110 výrobca alebo obstarávateľ posúdi, do ktorej kategórie daná zmena patrí a či je potrebné informovať orgány posudzovania zhody alebo orgány členského štátu. Ak ide o zmeny v kategórii 2 až 4 odporúčania 110, ktoré spôsobia zmenu sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení alebo majú vplyv na platnosť už vykonaných overení, výrobca alebo obstarávateľ by mal pri zavádzaní zmeny posúdiť, či je potrebné vydať nové vyhlásenie ES o overení podľa kritérií vymedzených v odseku 2 prílohy V k smernici 2008/57/ES ⁽¹⁾. V prípade zmien patriacich do kategórie 4 by sa mal členský štát rozhodnúť, do akej miery je potrebné uplatňovať špecifikácie TSI na daný projekt.
 - Ak sa v špecifikácii TSI pre určitý parameter vyžaduje použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík, mali by sa v danej špecifikácii TSI stanoviť okolnosti, za ktorých sa má pre daný parameter vykonať test významnosti.
 - Podobne pri parametroch, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnej integrácie v rámci povolenia podľa odporúčania 40, by sa mal pre každý parameter vykonať test významnosti, pričom treba zohľadniť rozsah zmeny vzhľadom na konštrukčný prevádzkový stav.
114. Všetky jednotlivé železničné podniky a manažéri infraštruktúry zodpovedajú za svoje časti železničného systému. Podľa článku 4 smernice 2004/49/ES by manažéri infraštruktúry a železničné podniky mali spravovať svoje časti železničného systému pomocou systému riadenia bezpečnosti. Podľa potreby by mal tento systém riadenia bezpečnosti využívať spoločnú bezpečnostnú metódu hodnotenia a posudzovania rizík.
115. Keď železničný podnik alebo manažér infraštruktúry uvádza do prevádzky vozidlo alebo subsystém, musí použiť spoločnú bezpečnostnú metódu hodnotenia a posudzovania rizík, počnúc posúdením významnosti danej zmeny pre časť železničného systému, za ktorý zodpovedá. V rámci tohto procesu by sa železničné podniky a manažéri infraštruktúry mali zaoberať týmito otázkami:
- pokiaľ ide o vozidlá alebo subsystémy, ktoré sa majú uviesť (naspäť) do prevádzky po úprave a v prípade potreby aj po povolení: železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali pomocou svojho systému riadenia bezpečnosti posúdiť, či uvedenie vozidla alebo subsystému do prevádzky predstavuje zmenu, ktorá je významná z hľadiska železničného systému ako celku;
 - pokiaľ ide o akúkoľvek zmenu v prevádzke subsystému alebo vozidla: železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali posúdiť, či je zmena významná z hľadiska ich systému riadenia bezpečnosti, a ak je významná, či systém riadenia bezpečnosti vyhovuje z hľadiska riadenia všetkých súvisiacich rizík alebo ho treba prispôsobiť;
 - pokiaľ ide o akékoľvek zmeny v údržbe subsystému alebo vozidla: železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali pomocou svojho systému riadenia bezpečnosti posúdiť, či je zmena významná, a ak je významná, mali by zabezpečiť primerané prispôbenie systémov údržby subjektov zodpovedných za údržbu a tiež systémov riadenia bezpečnosti príslušného železničného podniku a manažéra infraštruktúry.
116. Národné bezpečnostné orgány by mali vykonávať dohľad na zmenami, ktoré sa zavádzajú v rámci subsystémov v prevádzke, prostredníctvom dohľadu nad bezpečnostnými povoleniami manažérov infraštruktúry a nad bezpečnostnými certifikátmi železničných podnikov. Na tento účel by mali národné bezpečnostné orgány dozerať na to, či sa správne uplatňuje písm. a), b) a c) odporúčania 115.
117. Odporúčanie 2011/217/EÚ sa zrušuje.
- Toto odporúčanie je určené členským štátom.

V Bruseli 5. decembra 2014

Za Komisiu
Violeta BULC
členka Komisie

⁽¹⁾ Pozri samostatný návrh na zmenu prílohy V k smernici 2008/57/ES.

KORIGENDÁ**Korigendum k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1896/2006 z 12. decembra 2006,
ktorým sa zavádza európske konanie o platobnom rozkaze**

(Úradný vestník Európskej únie L 399 z 30. decembra 2006)

Na strane 2 v odôvodnení 17;

na strane 5 v článku 10 ods. 3, v článku 11 v názve, v článku 11 ods. 1 prvom pododseku úvodnej vete, v článku 11 ods. 1 druhom pododseku;

na strane 6 v článku 11 ods. 2 a 3;

na strane 8 v článku 20 ods. 3 prvom pododseku:

namiesto: „zamietnutie“ alebo „zamietnuť“ vo všetkých gramatických tvaroch

má byť: „odmietnutie“ alebo „odmietnuť“ v príslušnom gramatickom tvare.

Na strane 8 v článku 22 v názve:

namiesto: „Odmietnutie výkonu“

má byť: „Zamietnutie výkonu“.

Na strane 8 v článku 22 ods. 1:

namiesto: „... výkonu odmietne, ak je...“

má byť: „... výkonu zamietne, ak je...“.

Na strane 9 v článku 22 ods. 2:

namiesto: „... návrh odmietne aj...“

má byť: „... návrh zamietne aj...“.

ISSN 1977-0790 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5147 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK