



Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 1316/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, che approva la sostanza attiva *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747 a norma del regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che modifica l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione e consente agli Stati membri di prorogare le autorizzazioni provvisorie concesse per tale sostanza attiva ⁽¹⁾** 1
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 1317/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, sulla proroga dei periodi transitori relativi ai requisiti di fondi propri per le esposizioni verso controparti centrali di cui ai regolamenti (UE) n. 575/2013 e (UE) n. 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾** 6
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 1318/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ⁽¹⁾** 8
- Regolamento di esecuzione (UE) n. 1319/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 39

DIRETTIVE

- ★ **Direttiva 2014/106/UE della Commissione, del 5 dicembre 2014, che modifica gli allegati V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario ⁽¹⁾** 42

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

DECISIONI

2014/894/PESC:

- ★ **Decisione EUTM Mali/4/2014 del comitato politico e di sicurezza, del 9 dicembre 2014, relativa all'accettazione del contributo di uno Stato terzo alla missione militare dell'Unione europea volta a contribuire alla formazione delle forze armate maliane (EUTM Mali) 50**

2014/895/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 10 dicembre 2014, che definisce il formato per la trasmissione delle informazioni di cui all'articolo 21, paragrafo 3, della direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose [notificata con il numero C(2014) 9334] ⁽¹⁾ 51**

2014/896/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 10 dicembre 2014, che definisce il formato per la trasmissione delle informazioni da parte degli Stati membri in merito all'attuazione della direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose [notificata con il numero C(2014) 9335] ⁽¹⁾ 55**

RACCOMANDAZIONI

2014/897/UE:

- ★ **Raccomandazione della Commissione, del 5 dicembre 2014, sugli aspetti relativi alla messa in servizio e all'uso di sottosistemi strutturali e veicoli a norma delle direttive 2008/57/CE e 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ 59**

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1316/2014 DELLA COMMISSIONE

dell'11 dicembre 2014

che approva la sostanza attiva *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747 a norma del regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che modifica l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione e consente agli Stati membri di prorogare le autorizzazioni provvisorie concesse per tale sostanza attiva

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che abroga le direttive del Consiglio 79/117/CEE e 91/414/CEE⁽¹⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 2, e l'articolo 78, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 80, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1107/2009, la direttiva 91/414/CEE del Consiglio⁽²⁾ si applica, per quanto riguarda la procedura e le condizioni di approvazione, alle sostanze attive per le quali è stata adottata una decisione conformemente all'articolo 6, paragrafo 3, di tale direttiva prima del 14 giugno 2011. Per quanto riguarda il *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747, le condizioni di cui all'articolo 80, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1107/2009 sono soddisfatte dalla decisione di esecuzione 2011/253/UE della Commissione⁽³⁾.
- (2) A norma dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 91/414/CEE, il 21 ottobre 2010 la Germania ha ricevuto da Mitsui AgriScience International SA/NV una domanda di iscrizione della sostanza attiva *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747 nell'allegato I della direttiva 91/414/CEE. La decisione di esecuzione 2011/253/UE ha confermato la completezza del fascicolo, ritenendolo in linea di massima conforme ai requisiti concernenti i dati e le informazioni di cui agli allegati II e III della direttiva 91/414/CEE.
- (3) Gli effetti di tale sostanza attiva sulla salute umana e animale e sull'ambiente sono stati valutati per gli usi proposti dal richiedente a norma delle disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafi 2 e 4, della direttiva 91/414/CEE. Il 14 gennaio 2013 lo Stato membro relatore designato ha presentato un progetto di relazione di valutazione.
- (4) Tale progetto è stato esaminato dagli Stati membri e dall'Autorità europea per la sicurezza alimentare (di seguito «l'Autorità»). Il 27 marzo 2014 l'Autorità ha presentato alla Commissione le sue conclusioni⁽⁴⁾ sulla valutazione del rischio di utilizzo della sostanza attiva *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747. Il progetto di relazione di valutazione e le conclusioni dell'Autorità sono stati esaminati dagli Stati membri e dalla Commissione in seno al comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi e adottati il 10 ottobre 2014 sotto forma di rapporto di riesame della Commissione relativo alla sostanza attiva *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747.

⁽¹⁾ GUL 309 del 24.11.2009, pag. 1.

⁽²⁾ Direttiva 91/414/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1991, relativa all'immissione in commercio dei prodotti fitosanitari (GU L 230 del 19.8.1991, pag. 1).

⁽³⁾ Decisione di esecuzione 2011/253/UE della Commissione, del 26 aprile 2011, che riconosce in linea di massima la completezza del fascicolo presentato per un esame particolareggiato in vista della possibile iscrizione del metobromuron, dell'acido S-Abscissico, del *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* D747, del *Bacillus pumilus* QST 2808 e dello *Streptomyces lydicus* WYEC 108 nell'allegato I della direttiva 91/414/CEE del Consiglio (GUL 106 del 27.4.2011, pag. 13).

⁽⁴⁾ The EFSA Journal (2014); 12(4):3624. Disponibile online all'indirizzo: www.efsa.europa.eu.

- (5) Sulla base degli esami effettuati i prodotti fitosanitari contenenti *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747 possono essere considerati in generale conformi alle prescrizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettere a) e b), e all'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/414/CEE, in particolare per quanto riguarda gli impieghi esaminati e specificati nel rapporto di riesame della Commissione. È quindi opportuno approvare il *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747.
- (6) Prima dell'approvazione dovrebbe essere concesso un periodo di tempo ragionevole per consentire agli Stati membri e alle parti interessate di prepararsi a soddisfare le nuove prescrizioni risultanti dall'approvazione.
- (7) Fatti salvi gli obblighi conseguenti all'approvazione, stabiliti dal regolamento (CE) n. 1107/2009, e tenuto conto della situazione specifica generata dalla transizione dalla direttiva 91/414/CEE al regolamento (CE) n. 1107/2009, dovrebbero tuttavia applicarsi le seguenti disposizioni. Agli Stati membri dovrebbe essere concesso un periodo di sei mesi a decorrere dall'approvazione per riesaminare le autorizzazioni dei prodotti fitosanitari contenenti *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747. Gli Stati membri dovrebbero, secondo i casi, modificare, sostituire o revocare le autorizzazioni in vigore. In deroga al termine di cui sopra è opportuno prevedere un periodo più lungo per la presentazione e la valutazione del fascicolo completo di cui all'allegato III, come specificato nella direttiva 91/414/CEE, per ciascun prodotto fitosanitario e per ogni impiego cui è destinato, in conformità ai principi uniformi.
- (8) L'esperienza acquisita con le iscrizioni nell'allegato I della direttiva 91/414/CEE delle sostanze attive valutate nel quadro del regolamento (CEE) n. 3600/92 della Commissione ⁽¹⁾ ha dimostrato che possono emergere difficoltà di interpretazione degli obblighi dei titolari delle autorizzazioni esistenti in relazione all'accesso ai dati. Per evitare ulteriori difficoltà è quindi necessario chiarire gli obblighi degli Stati membri, specialmente quello di verificare che il titolare di un'autorizzazione dimostri di avere accesso a un fascicolo conforme alle prescrizioni dell'allegato II della direttiva stessa. Tale chiarimento non impone tuttavia agli Stati membri o ai titolari delle autorizzazioni alcun nuovo obbligo rispetto a quelli previsti dalle direttive finora adottate che modificano l'allegato I di detta direttiva, o dai regolamenti che approvano le sostanze attive.
- (9) A norma all'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1107/2009, è opportuno modificare di conseguenza l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione ⁽²⁾.
- (10) È altresì opportuno permettere agli Stati membri di prorogare le autorizzazioni provvisorie concesse per i prodotti fitosanitari contenenti *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747 affinché dispongano del tempo necessario per adempiere agli obblighi di cui al presente regolamento per quanto riguarda tali autorizzazioni provvisorie.
- (11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Approvazione della sostanza attiva

La sostanza attiva *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747, quale specificata nell'allegato I, è approvata alle condizioni in esso stabilite.

Articolo 2

Riesame dei prodotti fitosanitari

1. In applicazione del regolamento (CE) n. 1107/2009, gli Stati membri, se necessario, modificano o revocano entro il 30 settembre 2015 le autorizzazioni esistenti per i prodotti fitosanitari contenenti *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747 come sostanza attiva.

⁽¹⁾ Regolamento (CEE) n. 3600/92 della Commissione, dell'11 dicembre 1992, recante disposizioni d'attuazione della prima fase del programma di lavoro di cui all'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 91/414/CEE del Consiglio relativa all'immissione in commercio dei prodotti fitosanitari (GU L 366 del 15.12.1992, pag. 10).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante disposizioni di attuazione del regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'elenco delle sostanze attive approvate (GU L 153 dell'11.6.2011, pag. 1).

Entro tale data essi verificano, in particolare, che siano rispettate le condizioni di cui all'allegato I del presente regolamento, ad eccezione di quelle riportate nella colonna relativa alle disposizioni specifiche di tale allegato, e che il titolare dell'autorizzazione possieda o abbia accesso a un fascicolo conforme alle prescrizioni dell'allegato II della direttiva 91/414/CEE, nel rispetto delle condizioni specificate all'articolo 13, paragrafi da 1 a 4, di tale direttiva e all'articolo 62 del regolamento (CE) n. 1107/2009.

2. In deroga al paragrafo 1, ciascun prodotto fitosanitario autorizzato contenente *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747 come unica sostanza attiva o come una di più sostanze attive, tutte iscritte entro il 31 marzo 2015 nell'elenco di cui all'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011, è oggetto di un riesame da parte degli Stati membri, in conformità dei principi uniformi di cui all'articolo 29, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1107/2009, in base a un fascicolo conforme alle prescrizioni di cui all'allegato III della direttiva 91/414/CEE e tenuto conto della colonna relativa alle disposizioni specifiche dell'allegato I del presente regolamento. Sulla scorta di tale valutazione essi stabiliscono se il prodotto soddisfa le condizioni indicate all'articolo 29, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1107/2009.

Sulla base di quanto stabilito, gli Stati membri:

- a) nel caso di un prodotto contenente *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747 come unica sostanza attiva, ove necessario modificano o revocano l'autorizzazione entro il 30 settembre 2016; oppure
- b) nel caso di un prodotto contenente *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747 come una di più sostanze attive, ove necessario modificano o revocano l'autorizzazione entro il 30 settembre 2016 o entro il termine, se successivo, fissato per tale modifica o revoca rispettivamente dall'atto o dagli atti con cui la sostanza o le sostanze in questione sono state approvate o aggiunte all'allegato I della direttiva 91/414/CEE.

Articolo 3

Modifiche del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011

L'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 4

Proroga delle autorizzazioni provvisorie in vigore

Gli Stati membri possono prorogare fino al 30 settembre 2016 le autorizzazioni provvisorie in vigore per i prodotti fitosanitari contenenti *Bacillus amyloliquefaciens* sottospecie *plantarum* ceppo D747.

Articolo 5

Entrata in vigore e data di applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° aprile 2015.

L'articolo 4 si applica tuttavia a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 2014

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO I

Nome comune, numeri d'identificazione	Denominazione IUPAC	Purezza ⁽¹⁾	Data di approvazione	Scadenza dell'approvazione	Disposizioni specifiche
<p><i>Bacillus amyloliquefaciens</i> sottospecie <i>plantarum</i> ceppo D747</p> <p>Numero di registrazione nell'Agricultural Research Culture Collection (NRRL), Peoria, Illinois, USA: B-50405</p> <p>Numero di registrazione nell'International Patent Organism Depository, Tokyo, Giappone: FERM BP-8234.</p>	Non pertinente	Concentrazione minima: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1° aprile 2015	31 marzo 2025	<p>Per l'attuazione dei principi uniformi di cui all'articolo 29, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1107/2009 si tiene conto delle conclusioni del rapporto di riesame sul <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> sottospecie <i>plantarum</i> ceppo D747, in particolare delle relative appendici I e II, nella versione definitiva adottata il 10 ottobre 2014 dal comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi.</p> <p>In tale valutazione generale gli Stati membri prestano particolare attenzione alla protezione di operatori e lavoratori, tenendo conto che il <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> sottospecie <i>plantarum</i> ceppo D747 va considerato un potenziale sensibilizzante. Le condizioni d'impiego comprendono, se del caso, misure di attenuazione dei rischi.</p> <p>Il produttore garantisce il rigoroso mantenimento delle condizioni ambientali e l'analisi del controllo di qualità durante il processo di fabbricazione.</p>

(¹) Ulteriori dettagli sull'identità e sulle specifiche della sostanza attiva sono contenuti nel rapporto di riesame.

ALLEGATO II

Nell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011, parte B, è aggiunta la seguente voce:

Numero	Nome comune, numeri d'identificazione	Denominazione IUPAC	Purezza ⁽¹⁾	Data di approvazione	Scadenza dell'approvazione	Disposizioni specifiche
«83	<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> sottospecie <i>plantarum</i> ceppo D747 Numero di registrazione nell'Agricultural Research Culture Collection (NRRL), Peoria, Illinois, USA: B-50405 Numero di registrazione nell'International Patent Organism Depositary, Tokyo, Giappone: FERM BP-8234.	Non pertinente	Concentrazione minima: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1° aprile 2015	31 marzo 2025	Per l'attuazione dei principi uniformi di cui all'articolo 29, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1107/2009 si tiene conto delle conclusioni del rapporto di riesame sul <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> sottospecie <i>plantarum</i> ceppo D747, in particolare delle relative appendici I e II, nella versione definitiva adottata il 10 ottobre 2014 dal comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi. In tale valutazione generale gli Stati membri prestano particolare attenzione alla protezione di operatori e lavoratori, tenendo conto che il <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> sottospecie <i>plantarum</i> ceppo D747 va considerato un potenziale sensibilizzante. Le condizioni d'impiego comprendono, se del caso, misure di attenuazione dei rischi. Il produttore garantisce il rigoroso mantenimento delle condizioni ambientali e l'analisi del controllo di qualità durante il processo di fabbricazione.»

⁽¹⁾ Ulteriori dettagli sull'identità e sulle specifiche della sostanza attiva sono contenuti nel rapporto di riesame.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1317/2014 DELLA COMMISSIONE**dell'11 dicembre 2014****sulla proroga dei periodi transitori relativi ai requisiti di fondi propri per le esposizioni verso controparti centrali di cui ai regolamenti (UE) n. 575/2013 e (UE) n. 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 497, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Per prevenire perturbazioni dei mercati finanziari internazionali e per evitare di penalizzare gli enti assoggettandoli a requisiti di fondi propri più elevati durante le procedure di autorizzazione e di riconoscimento delle controparti centrali («CCP») esistenti, l'articolo 497, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 575/2013 ha previsto un periodo transitorio durante il quale saranno considerate controparti centrali qualificate (QCCP) tutte le CCP mediante le quali gli enti stabiliti nell'Unione compensano operazioni.
- (2) Il regolamento (UE) n. 575/2013 ha inoltre modificato il regolamento (UE) n. 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ in ordine all'uso di taluni fattori per il calcolo dei requisiti di fondi propri degli enti per le esposizioni verso CCP. Di conseguenza, l'articolo 89, paragrafo 5 *bis*, del regolamento (UE) n. 648/2012 impone a talune controparti centrali di notificare, per un periodo di tempo limitato, l'importo totale del margine iniziale ricevuto dai propri partecipanti diretti. Tale periodo transitorio è analogo a quello di cui all'articolo 497 del regolamento (UE) n. 575/2013.
- (3) Sia il periodo transitorio per i requisiti di fondi propri di cui all'articolo 497, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 575/2013 che il periodo transitorio per la notifica del margine iniziale di cui all'articolo 89, paragrafo 5 *bis*, primo e secondo comma, del regolamento (UE) n. 648/2012 dovevano scadere originariamente il 15 giugno 2014.
- (4) L'articolo 497, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 575/2013 conferisce alla Commissione il potere di adottare, in circostanze eccezionali, un atto di esecuzione per prorogare di sei mesi il periodo transitorio. È opportuno che tale proroga si applichi anche ai termini di cui all'articolo 89, paragrafo 5 *bis*, del regolamento (UE) n. 648/2012. Il regolamento di esecuzione (UE) n. 591/2014 della Commissione ⁽³⁾ ha già prorogato tali periodi transitori di sei mesi, vale a dire fino al 15 dicembre 2014.
- (5) Il processo di autorizzazione per le CCP esistenti stabilite nell'Unione è in corso, ma non sarà completato entro il 15 dicembre 2014. Per quanto riguarda le CCP esistenti stabilite in paesi terzi che hanno già presentato domanda di riconoscimento, per il momento non è stato ancora concesso loro alcun riconoscimento. Un'ulteriore proroga del periodo transitorio consentirà quindi agli enti stabiliti nell'Unione (o alle loro filiazioni stabilite al di fuori dell'Unione) di evitare un incremento significativo dei requisiti di fondi propri a causa della mancanza di CCP riconosciute stabilite in ciascuno di tali paesi terzi interessati che forniscono, in modo efficiente e accessibile, il tipo specifico di servizi di compensazione richiesti dagli enti dell'Unione. Pur essendo probabilmente soltanto temporaneo, tale incremento potrebbe potenzialmente comportare il ritiro degli enti che agiscono come partecipanti diretti in tali CCP e quindi causare perturbazioni nei mercati in cui esse operano. È pertanto necessaria un'ulteriore proroga di sei mesi dei periodi transitori, vale a dire fino al 15 giugno 2015.
- (6) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato bancario europeo,

⁽¹⁾ GUL 176 del 27.6.2013, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2012, sugli strumenti derivati OTC, le controparti centrali e i repertori di dati sulle negoziazioni (GUL 201 del 27.7.2012, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 591/2014 della Commissione, del 3 giugno 2014, sulla proroga dei periodi transitori relativi ai requisiti di fondi propri per le esposizioni verso controparti centrali di cui al regolamento (UE) n. 575/2013 e al regolamento (UE) n. 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 165 del 4.6.2014, pag. 31).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I periodi transitori di quindici mesi di cui all'articolo 497, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 575/2013, e di cui all'articolo 89, paragrafo 5 bis, primo e secondo comma, del regolamento (UE) n. 648/2012, già prorogati a norma dell'articolo 1 del regolamento di esecuzione (UE) n. 591/2014, sono prorogati di ulteriori sei mesi.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 2014

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1318/2014 DELLA COMMISSIONE**dell'11 dicembre 2014****recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione ⁽²⁾ istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione, di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da alcuni paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei in questione, direttamente o per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituiscono la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione nonché dal comitato istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio ⁽³⁾ (il comitato per la sicurezza aerea).
- (5) Il comitato per la sicurezza aerea è stato aggiornato dalla Commissione in merito alle consultazioni congiunte in corso, avviate nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 della Commissione e del suo regolamento di esecuzione (CE) n. 473/2006 ⁽⁴⁾, con le autorità competenti e i vettori aerei dei seguenti Stati: Angola, Botswana, Georgia, Repubblica di Guinea, India, Indonesia, Kazakistan, Repubblica del Kirghizistan, Libano, Libia, Madagascar, Repubblica islamica di Mauritania, Mozambico, Nepal, Filippine, Sao Tomé e Principe, Sudan e Zambia. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ricevuto informazioni dalla Commissione concernenti l'Afghanistan, il Ghana, l'Iran e la Corea del Nord. Il comitato per la sicurezza aerea è stato inoltre aggiornato dalla Commissione in merito alle consultazioni tecniche con la Federazione russa.
- (6) L'AESA ha presentato al comitato per la sicurezza aerea i risultati dell'analisi delle relazioni sugli audit effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) dell'ICAO. Gli Stati membri sono stati invitati a dare la priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata dagli Stati nei confronti dei quali l'ICAO ha rilevato criticità significative in materia di sicurezza [Significant Safety Concerns (SSC)] o l'AESA ha concluso che sussistono gravi carenze nel sistema di sorveglianza della sicurezza. Oltre alle consultazioni avviate dalla Commissione ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005, l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa permetterà di acquisire ulteriori informazioni in merito alle prestazioni in materia di sicurezza relative ai vettori aerei titolari di una licenza rilasciata nei suddetti Stati.

⁽¹⁾ GUL 344 del 27.12.2005, pag. 15.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 84 del 23.3.2006, pag. 14).

⁽³⁾ Regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GUL 373 del 31.12.1991, pag. 4).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità di cui al Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 84 del 23.3.2006, pag. 8).

- (7) L'AESA ha presentato al comitato per la sicurezza aerea i risultati dell'analisi delle relazioni delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri (SAFA) in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽¹⁾.
- (8) L'AESA ha presentato al comitato per la sicurezza aerea i progetti di assistenza tecnica attuati negli Stati interessati da misure o da azioni di monitoraggio a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005. Il comitato è stato informato in merito ai programmi dell'AESA e alle richieste di ulteriore assistenza tecnica e cooperazione dirette a migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile al fine di contribuire a correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali in vigore. Gli Stati membri sono stati inoltre invitati a rispondere bilateralmente alle suddette richieste in coordinamento con la Commissione e l'AESA. A questo riguardo la Commissione ha sottolineato l'utilità di fornire informazioni alla comunità internazionale del trasporto aereo, in particolare attraverso la banca dati SCAN dell'ICAO, in merito all'assistenza tecnica fornita dall'Unione e dai suoi Stati membri, allo scopo di migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.
- (9) Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre assistito ad una presentazione di Eurocontrol che ha fornito un aggiornamento sullo stato attuale della funzione di allarme di SAFA e sulle attuali statistiche relative a messaggi di allerta per i vettori soggetti a divieto operativo.

Vettori aerei dell'Unione

- (10) In seguito all'analisi svolta dall'AESA delle informazioni emerse dalle ispezioni di rampa effettuate su aeromobili di vettori aerei dell'Unione o da ispezioni di standardizzazione effettuate dall'AESA nonché da ispezioni e audit specifici effettuati dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di applicazione delle norme e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. La Grecia ha comunicato che l'autorità dell'aviazione civile ellenica ha effettuato ispezioni su *Gain Jet Aviation* e *Skygreece Airlines*. In occasione di tali ispezioni supplementari non sono stati constatati gravi problemi.
- (11) Qualora pertinenti informazioni in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti causati dalla non conformità di vettori aerei dell'Unione alle pertinenti norme di sicurezza, gli Stati membri hanno ribadito la loro volontà di intervenire secondo le necessità.

Vettori aerei dell'Angola

- (12) Il regolamento (CE) n. 474/2006, modificato dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1197/2011 della Commissione ⁽²⁾, consente a *TAAG Angolan Airlines* certificato in Angola, di operare nell'Unione quattro aeromobili del tipo Boeing 737-700 con marche di immatricolazione D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ, tre aeromobili del tipo Boeing 777-200 con marche di immatricolazione D2-TED, D2-TEE e D2-TEF e due aeromobili del tipo Boeing 777-300 con marche di immatricolazione D2-TEG e D2-TEH.
- (13) *TAAG Angolan Airlines* ha trasmesso il 21 novembre 2014, attraverso le autorità competenti dell'Angola (INAVIC), la richiesta di aggiungere un nuovo aeromobile del tipo Boeing 777-300 all'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006. Sussistono tuttavia persistenti difficoltà per stabilire e mantenere contatti regolari con l'INAVIC e con *TAAG Angolan Airlines*. Queste difficoltà riguardano anche i contatti di INAVIC con l'ICAO, il che ha portato nel recente passato ad una serie di cancellazioni di audit ICAO già programmati in precedenza. Questo indica che vi sono problemi di comunicazione interna sia dentro *TAAG Angolan Airlines* che dentro l'INAVIC, nonché tra di loro, il che rende difficile esprimere una valutazione adeguata in merito ai rischi per la sicurezza che l'accoglimento della richiesta di *TAAG Angolan Airlines* potrebbe eventualmente comportare. Pertanto la Commissione ritiene che il modo più opportuno di procedere sia di chiedere a INAVIC e *TAAG Angolan Airlines* nel prossimo futuro, un impegno totale nei confronti della Commissione, al fine di riesaminare completamente l'attuale situazione in materia di sicurezza in tutti i suoi aspetti, anche per quanto riguarda l'aggiunta di nuovi aeromobili alla flotta di *TAAG Angolan Airlines*.
- (14) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi l'aeromobile supplementare operato da *TAAG Angolan Airlines*.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1197/2011 della Commissione, del 21 novembre 2011 (GU L 303 del 22.11.2011, pag. 14). Cfr. in particolare i punti 26 e 30 dei considerando di questo regolamento.

- (15) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità di *TAAG Angolan Airlines* alle norme di sicurezza pertinenti, attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di questo vettore aereo, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei del Botswana

- (16) Nell'aprile 2013, l'ICAO ha effettuato una missione di convalida coordinata (ICVM) in Botswana. L'esito di tale ICVM è stato parzialmente positivo: l'attuazione effettiva è migliorata. Tuttavia si è avuto anche un risultato negativo, dato che sono state individuate due SSC. Inoltre, dal 2010, si sono verificati due incidenti che hanno coinvolto aeromobili registrati in Botswana.
- (17) Sulla base delle informazioni disponibili, dell'attuale assenza di attuazione effettiva delle norme e procedure raccomandate dell'ICAO, delle due SSC, dei due incidenti e del carattere intermittente della comunicazione tra la Commissione e l'autorità dell'aviazione civile del Botswana (CAAB), la Commissione ha chiesto informazioni, per quanto riguarda i vettori aerei certificati in Botswana, con una lettera inviata l'8 luglio 2014 alla CAAB.
- (18) La CAAB ha risposto il 3 ottobre 2014, fornendo le informazioni richieste in merito al grado di attuazione effettiva delle norme e procedure raccomandate dell'ICAO e alle iniziative prese per risolvere le due SSC.
- (19) Sulla base di tali informazioni, emerge che la CAAB vorrebbe che l'ICAO effettuasse una seconda ICVM prima della fine dell'anno in corso, che permetta di accertare che le azioni correttive adottate sono sufficienti per risolvere le due SSC.
- (20) Dalle informazioni fornite risulta che tutti i vettori sono stati ricertificati e hanno ricevuto un nuovo Certificato di operatore aereo (COA) alla stessa data. Ciò comporterà un picco nel carico di lavoro della CAAB ogni volta che questi COA dovranno essere rinnovati. La CAAB ha elaborato un programma di supervisione della sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei, ma l'attuazione di questo programma è in ritardo rispetto al calendario previsto. Infine, durante le attività di sorveglianza viene registrato solo un numero limitato di rilievi e, di conseguenza, è difficile stabilire la capacità della CAAB di risolvere i problemi che emergono in materia di sicurezza. Al fine di chiarire questi aspetti, la Commissione chiederà ulteriori informazioni e inviterà la CAAB ad una riunione tecnica per discutere eventuali ulteriori dettagli per quanto riguarda la situazione della sorveglianza in materia di sicurezza in Botswana.
- (21) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei del Botswana.

Vettori aerei della Georgia

- (22) Continuano le consultazioni con le autorità competenti della Georgia (GCAA) dirette a monitorare l'attuazione da parte della GCAA del piano di azioni correttive elaborato in relazione alla SSC riscontrata nel corso dell'audit di sistema completo dell'ICAO (CSA) della Georgia nell'ottobre 2013.
- (23) Sulla base delle informazioni fornite dalla GCAA in merito alle azioni intraprese da quest'ultima per rimuovere la SSC, la Commissione non ha ritenuto necessario chiederle di comparire per un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea. La Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea in merito all'attuazione del piano di azioni correttive (PAC) elaborato dalla GCAA.
- (24) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei della Georgia.

Vettori aerei della Repubblica di Guinea

- (25) Come convenuto nel corso della riunione svoltasi a Bruxelles nel gennaio 2013, le autorità competenti della Repubblica di Guinea (DNAC) hanno periodicamente trasmesso informazioni in merito all'attuazione in corso del piano di azioni correttive, approvato dall'ICAO nel dicembre 2012, nonché a tutte le attività ad esso collegate.

- (26) L'ultima relazione, pervenuta il 21 ottobre 2014, specifica le attività e gli sviluppi più recenti per quanto riguarda l'attuazione del PAC. È continuata l'attività di addestramento del personale allo scopo di rafforzare ulteriormente la capacità di sorveglianza, principalmente nelle aree dell'aeronavigabilità e delle operazioni. La DNAC ha continuato a porre rimedio alle carenze oggetto dei residui rilievi USOAP rispondendo alle relative domande del protocollo, tramite lo strumento online *Continuous Monitoring Approach* (CMA) dell'ICAO. Tra l'inizio di agosto e fine settembre 2014, l'ICAO ha effettuato una convalida al di fuori del sito delle questioni sollevate dal protocollo suscettibili di un controllo a distanza. In conseguenza di ciò l'attuazione effettiva globale degli otto elementi essenziali ha registrato un lieve miglioramento.
- (27) È in preparazione un'iniziativa legislativa volta a trasformare la DNAC in un'autorità dell'aviazione civile indipendente, autonoma sotto il profilo finanziario e operativo e dotata di una propria struttura di gestione. Entro gennaio 2015 dovrebbe essere istituita l'autorità dell'aviazione civile della Guinea (AGAC), pienamente conforme ai requisiti dell'ICAO.
- (28) A fine marzo 2013 sono stati sospesi tutti i COA precedentemente in vigore. È in corso la certificazione ICAO di piena conformità (5 fasi) del vettore aereo nazionale *PROBIZ Guinée*, che opera con un aeromobile del tipo BE90, con l'assistenza di una missione specifica di CAFAC/BAGASOO (*African Civil Aviation Conference/Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation*), incluso il contemporaneo addestramento «on-the-job» di ispettori DNAC nell'intera procedura. Anche altri due vettori aerei — *Eagle Air Guinée* e *Sahel Aviation Service Guinée* — hanno avviato la procedura di certificazione. La DNAC, con l'assistenza dell'Ufficio regionale dell'ICAO di Dakar, prevede di concludere la procedura di certificazione per tutti e tre i vettori aerei entro la fine del 2014.
- (29) La DNAC ha chiesto una ICVM allo scopo di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del piano di azioni correttive. L'ICAO aveva inizialmente programmato di effettuare la ICVM nel maggio 2014. Recenti avvicendamenti agli alti livelli del Ministero dei trasporti hanno provocato dei ritardi e l'ICVM è stata programmata in via previsionale per la seconda metà di settembre 2014. L'attuale epidemia di ebola tuttavia ha fatto rinviare a data da stabilirsi sia l'ICVM che una missione di assistenza dell'ICAO, inizialmente prevista per luglio 2014.
- (30) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei della Repubblica di Guinea.
- (31) Qualora pertinenti informazioni in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti causati dalla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'India

- (32) Il 7 novembre 2014, si è svolta a Bruxelles una riunione tecnica. A questa riunione hanno partecipato la Commissione e l'AESA, nonché alti rappresentanti della Direzione generale dell'aviazione civile indiana (DGCA). La riunione ha riguardato la conformità dell'India agli obblighi internazionali in materia di sorveglianza e sicurezza inclusa la decisione dell'amministrazione federale dell'aviazione degli Stati Uniti (FAA) di declassare il grado di conformità dell'India dalla categoria 1 alla categoria 2 in conseguenza delle carenze constatate nel corso di un audit di valutazione della sicurezza aerea internazionale [International Aviation Safety Assessment (IASA)]. La DGCA ha fornito informazioni in merito all'avanzamento delle azioni correttive dirette a correggere le criticità oggetto dei rilievi che hanno portato al declassamento della categoria di conformità FAA. La DGCA ha ribadito di aver adottato azioni dirette a porre rimedio alla maggior parte dei rilievi mossi dalla FAA e di aver predisposto un piano di azioni correttive strutturato per quanto riguarda le residue aree di criticità. Inoltre, nel corso della riunione tecnica, la DGCA ha fornito informazioni in merito alla questione della sostenibilità e ai miglioramenti in atto a questo riguardo.
- (33) Nel corso della suddetta riunione tecnica la DGCA ha manifestato la volontà di mantenere il massimo impegno nel dialogo attualmente in corso con la Commissione in materia di sicurezza, anche attraverso ulteriori riunioni se e quando ritenuto necessario dalla Commissione. La DGCA si è inoltre impegnata a fornire alla Commissione tutte le informazioni pertinenti sotto il profilo della sicurezza, nell'ambito delle consultazioni ufficiali con le autorità responsabili della sorveglianza regolamentare sui vettori aerei certificati in India, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione.
- (34) Sulla base delle informazioni fornite nel corso della suddetta riunione tecnica del 7 novembre 2014 e degli impegni presi dalla DGCA in tale occasione, la Commissione non ritiene necessario in questa fase imporre restrizioni operative ai vettori aerei indiani.
- (35) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei dell'India.

- (36) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili dei vettori aerei indiani ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (37) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti dell'Indonesia (DGCA) dirette a monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Indonesia sia effettuata in conformità alle norme di sicurezza internazionali.
- (38) Vengono riconosciuti gli sforzi compiuti dalla DGCA per arrivare ad un sistema di trasporto aereo pienamente conforme alle norme dell'ICAO. Si è preso atto inoltre della trasparenza richiesta dimostrata dalla DGCA nonché della sua volontà di condividere le informazioni.
- (39) L'ICAO ha effettuato un CSA nel periodo dal 5 al 14 maggio 2014. La relazione finale di tale audit è stata pubblicata il 18 novembre 2014 e i risultati indicano che il sistema di sorveglianza della sicurezza in Indonesia richiede ancora sostanziali miglioramenti. La DGCA ha proposto all'ICAO un piano di azioni correttive al fine di porre rimedio ai rilievi emersi dal suddetto audit.
- (40) Nel settembre 2014, il comitato per la sicurezza del trasporto nazionale dell'Indonesia ha pubblicato la relazione finale in merito all'incidente Lion Air avvenuto il 13 aprile 2013 a Bali. Tale relazione approfondita contiene un'analisi dell'incidente e formula delle raccomandazioni in materia di sicurezza, tra gli altri, alla compagnia aerea e alla DGCA.
- (41) Attualmente, non vi sono però prove oggettive e conclusive che l'attuazione del piano di azioni correttive e le raccomandazioni in materia di sicurezza siano adeguate.
- (42) In una lettera del 20 ottobre 2014, la DGCA ha informato la Commissione che, dall'ultimo aggiornamento, sono stati certificati quattro nuovi vettori aerei, vale a dire che il 15 agosto 2014 è stato rilasciato a PT. MY INDO Airlines il COA n. 121-042, il 28 agosto 2014 è stato rilasciato il COA n. 121-054 a PT Indonesia Air Asia Extra, il 28 febbraio 2014 è stato rilasciato il COA n. 135-052 a PT. Elang Lintas Indonesia e il 12 marzo 2014 è stato rilasciato il COA n. 135-053 a PT. Elang Nusantara Air. Tuttavia, la DGCA non ha fornito le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza dei suddetti vettori aerei viene effettuata in conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (43) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere i summenzionati quattro vettori aerei nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei del Kazakistan

- (44) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan (CAC) dirette a monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Kazakistan sia effettuata in conformità alle norme di sicurezza internazionali.
- (45) CAC ha informato la Commissione in merito agli sviluppi relativi alla ICVM che si è svolta dal 27 maggio al 4 giugno 2014 in Kazakistan, anche per quanto riguarda la situazione delle due SSC individuate dall'ICAO nel 2009. In particolare, CAC ha comunicato che è stata risolta una SSC relativa al rilascio di certificati di aeronavigabilità di aeromobili, mentre rimane una seconda riguardante la procedura di certificazione per il rilascio di COA.
- (46) Air Astana ha inoltre fornito il suo regolare aggiornamento sugli sviluppi al suo interno in materia di sicurezza, in particolare per quanto riguarda le recenti modifiche intervenute nella sua flotta attualmente autorizzata ad operare nell'Unione. La maggior parte dei nuovi aeromobili sono velivoli nuovi che vengono utilizzati tramite leasing finanziario. Si registra inoltre un certo incremento nel livello attuale e programmato di operazioni.
- (47) Sulla base delle informazioni disponibili concernenti il sistema di sorveglianza in materia di sicurezza del Kazakistan, si ritiene che le autorità aeronautiche kazake soffrano della scarsità di ispettori con formazione e esperienza sufficienti per svolgere compiti concernenti i COA e le autorizzazioni speciali e che esse non siano in grado, in questa fase, di assicurare una sorveglianza continua nell'area delle operazioni di volo. Si incoraggiano quindi vivamente le autorità kazake ad incrementare i loro sforzi per ottenere la conformità agli standard di sicurezza internazionali.

- (48) La Commissione e l'AESA intendono monitorare da vicino i progressi di CAC nell'assumere, trattenere e qualificare i propri ispettori nonché le misure adottate per l'attuazione del PAC relativo alla residua SSC.
- (49) Il 29 settembre 2014, la Commissione ha chiesto a CAC informazioni aggiornate relative ai vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza, in particolare informazioni in merito alla revoca di COA. Nella sua risposta, CAC ha informato la Commissione in merito ai certificati di operatore aereo rilasciati in Kazakistan e ha fornito le prove della revoca di tre COA, vale a dire i COA di *Jet One*, *Luk Aero* e *Air Trust Aircompany*.
- (50) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di rimuovere *Jet One*, *Luk Aero* e *Air Trust Company* dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (51) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di *Air Astana* ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Repubblica del Kirghizistan

- (52) Con lettere del 18 ottobre 2014 e del 13 novembre 2014 le autorità competenti della Repubblica del Kirghizistan (KG CAA) hanno trasmesso informazioni aggiornate in merito ai vettori aerei certificati nel suddetto Stato, che sono attualmente soggetti ad un divieto operativo nell'Unione. Secondo le lettere summenzionate e la documentazione di accompagnamento, la KG CAA ha sospeso i COA di quattro vettori aerei, vale a dire *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* e *Click Airways*, e ha revocato il COA di *Kyrgyz Trans Avia*. In base alla legislazione della Repubblica del Kirghizistan, la sospensione di un COA equivale alla sua revoca, se il titolare del certificato sospeso non ha chiesto una procedura di certificazione entro i tre mesi successivi alla sospensione. Dato che *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* e *Click Airways* non hanno chiesto tale certificazione dopo la sospensione del loro COA, quest'ultimo può essere di conseguenza considerato revocato.
- (53) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per rimuovere *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* e *Kyrgyz Trans Avia* dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei del Libano

- (54) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti libanesi (DGCA del Libano) al fine di ottenere conferma che il Libano sta affrontando le carenze constatate dall'ICAO nel corso dell'ICVM effettuata in Libano dal 5 all'11 dicembre 2012. La DGCA del Libano ha istituito un piano d'azioni correttive che sta attuando, in particolare per quanto riguarda la SSC concernente la certificazione di vettori aerei in Libano.
- (55) Durante una riunione tecnica svoltasi il 14 luglio 2014, la DGCA del Libano ha fornito informazioni sugli avvistamenti avvenuti nel suo management, la nomina di nuovo personale impiegato dalla DGCA del Libano e distaccato da *Middle East Airlines*, i miglioramenti apportati all'individuazione delle cause alla radice della SSC e la sensibilizzazione a livello politico per quanto riguarda i miglioramenti che occorre apportare in Libano. La DGCA del Libano ha fornito l'elenco completo dei COA attualmente in vigore in Libano e informazioni per quanto riguarda il rinnovo del COA di due vettori aerei.
- (56) Essa ha inoltre informato la Commissione che la relazione sulla risoluzione della SSC è stata inviata all'ICAO. Tuttavia, al momento, tali azioni correttive devono ancora essere verificate.
- (57) Il 14 e 15 ottobre 2014 si è svolta una visita informale della Commissione alla DGCA del Libano. Nel corso di questa visita, il Libano ha sottolineato i progressi compiuti dalla DGCA dal luglio 2014, dovuti, in particolare, ad una buona comunicazione con l'Unione. Il Libano sta affrontando seriamente la SSC rilevata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile ed ha controllato tutti i certificati di operatore aereo (COA). La DGCA del Libano ha sottolineato che la Direzione generale dell'aviazione civile ha ora piena autorità per monitorare tutti gli aspetti relativi alla sicurezza di tutte le compagnie aeree, anche se non esiste ancora un'autorità per l'aviazione civile autonoma e dotata di risorse adeguate. Il Libano ha fornito ulteriori informazioni sul suo piano d'azione per la sicurezza aerea il 9 novembre 2014, compresi i piani per l'ulteriore sviluppo di un'autorità autonoma dell'aviazione civile.

- (58) Alla luce di quanto precede, è necessario che proseguano le consultazioni con le autorità libanesi a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (59) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei del Libano.
- (60) Qualora eventuali informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti dovuti alla mancanza di conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione si vedrà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Libia

- (61) Nell'aprile 2012, le autorità competenti libiche (LYCAA) hanno accettato di imporre restrizioni a tutti i vettori aerei certificati in Libia per quanto riguarda le operazioni nell'Unione. L'intenzione era di concedere alla LYCAA il tempo necessario a ricertificare i suddetti vettori aerei e istituire sufficienti capacità di sorveglianza per assicurare la conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (62) La Commissione ha monitorato l'efficacia di tali restrizioni. La Commissione ha inoltre effettuato consultazioni regolari con la LYCAA sui progressi compiuti nella riforma del proprio sistema di sicurezza dell'aviazione civile.
- (63) Fino al marzo 2014, si erano potuti osservare alcuni progressi sia a livello della LYCAA che a livello dei principali vettori aerei, *Libyan Airlines* e *Afriqiyah Airways*. Tuttavia, la certificazione di questi vettori ha richiesto più tempo del previsto.
- (64) Come ha dichiarato la Commissione nell'aprile del 2014 ⁽¹⁾, prima che la LYCAA possa essere autorizzata a rilasciare un'autorizzazione ai vettori libici di operare nell'Unione, deve essere dimostrato in modo soddisfacente per la Commissione, che la procedura di ricertificazione è stata effettivamente completata e che è in atto una sorveglianza continua e sostenibile conforme alle norme ICAO.
- (65) Tuttavia la situazione della sicurezza in Libia si è gravemente deteriorata durante i mesi di giugno e luglio 2014, in particolare dopo lo scoppio dei combattimenti all'interno e attorno all'Aeroporto internazionale di Tripoli. Questa situazione di instabilità sotto il profilo della sicurezza continua a sussistere. Il conflitto ha provocato gravi distruzioni e danni agli edifici, alle infrastrutture e agli aeromobili a terra presso l'Aeroporto internazionale di Tripoli, rendendo l'aeroporto e lo spazio aereo locale inutilizzabili.
- (66) Alla luce dell'incerta situazione per quanto riguarda la capacità della LYCAA di esercitare una sorveglianza adeguata dei vettori aerei libici, in seguito agli scontri e alla mancanza di un governo stabile ed efficiente, la Commissione non ritiene più che la LYCAA disponga ancora dell'autorità per imporre ai vettori aerei libici restrizioni nelle operazioni nell'Unione. Per questo motivo, la Commissione non è convinta della capacità della LYCAA di adempiere ai propri obblighi internazionali per quanto riguarda la sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei libici. La Commissione è inoltre preoccupata per l'elevato numero di aeromobili danneggiati durante gli scontri e si chiede se il mantenimento della loro aeronavigabilità sia adeguatamente garantito.
- (67) La presentazione orale fatta dalla LYCAA alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea, il 25 novembre 2014, sulle sue iniziative per assicurare la sicurezza del trasporto aereo in Libia ha chiarito che, nonostante gli sforzi intrapresi dalla LYCAA sotto la sua attuale dirigenza, rimangono gravi preoccupazioni che eventuali rischi imminenti per la sicurezza del trasporto aereo non possano essere sufficientemente contenuti. Queste preoccupazioni sono notevolmente rafforzate dall'instabilità in atto.
- (68) A causa della situazione non chiara delle capacità della LYCAA di esercitare una sorveglianza adeguata sui vettori aerei libici e di controllare imminenti rischi per la sicurezza, si ritiene che la LYCAA non sia in grado di adempiere ai propri obblighi in materia di sicurezza aerea.
- (69) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere tutti i vettori aerei certificati in Libia nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 368/2014 del 10 aprile 2014 (GU L 108 dell'11.4.2014, pag. 16). Cfr. in particolare il considerando 64 di questo regolamento.

Vettori aerei del Madagascar

- (70) Le consultazioni con le autorità competenti del Madagascar sono proseguite attivamente al fine di monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Madagascar nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza.
- (71) La Commissione, assistita dall'AESA, ha tenuto una riunione di consultazione il 23 ottobre 2014 con le autorità competenti del Madagascar e i rappresentanti del vettore aereo *Air Madagascar*. Nel corso della riunione il vettore in questione ha fornito informazioni sull'evoluzione della sua flotta e, in particolare, ha comunicato che due aeromobili del tipo Boeing 737, che sono menzionati nell'allegato B del regolamento (UE) n. 474/2006, saranno gradualmente sostituiti, a partire dal 2015, da aeromobili dello stesso tipo, e che nel corso del primo trimestre del 2015 verrà aggiunto alla flotta un aeromobile del tipo ATR 72-600.
- (72) Il 10 novembre 2014, il vettore aereo *Air Madagascar* ha presentato una richiesta di modifica dell'allegato B per consentire le operazioni dei nuovi aeromobili del tipo Boeing 737 che sostituiranno nella sua flotta gli aeromobili esistenti dello stesso tipo, nonché le operazioni dell'aeromobile del tipo ATR 72-600 che verrà aggiunto alla flotta.
- (73) *Air Madagascar* ha fornito le prove che le prestazioni in materia di sicurezza della sua flotta sono migliorate. Le autorità competenti del Madagascar hanno dichiarato che, per quanto riguarda le operazioni effettuate con gli aeromobili del tipo Boeing B737, sono soddisfatte dell'attuale livello di conformità dimostrato da *Air Madagascar* rispetto ai requisiti ICAO. Gli Stati membri e l'AESA hanno confermato che non sono state individuate criticità specifiche nelle ispezioni di rampa effettuate negli aeroporti dell'Unione nel quadro del programma SAFA.
- (74) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per quanto riguarda *Air Madagascar*. L'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 dovrebbe essere modificato per permettere l'esercizio degli aeromobili del tipo B 737 nonché dell'aeromobile del tipo ATR 72/42, che figurano o figureranno sul COA di *Air Madagascar*.
- (75) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di *Air Madagascar* ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania

- (76) L'AESA ha informato la Commissione in merito a rapporti indicanti gravi carenze in materia di sicurezza e una persistente inadempienza da parte del vettore aereo *Mauritania Airlines International* (MAI) nel porre rimedio alle carenze rilevate dalle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA. Tali carenze riguardano la preparazione del volo e le misure relative alle prestazioni. Nonostante alcuni miglioramenti apportati per quanto riguarda le condizioni degli aeromobili, la natura e la gravità dei recenti rilievi hanno un impatto diretto sulla sicurezza delle operazioni e richiedono azioni correttive.
- (77) La Commissione ha informato direttamente le autorità nazionali competenti (ANAC) e *Mauritania Airlines International* (MAI) in merito a tali carenze, in modo che possano prontamente adottare azioni di mitigazione. L'ANAC ha accusato ricevuta riferendo una serie di azioni correttive e in merito ai più recenti risultati di audit dell'ICAO nelle aree degli aeroporti e dei servizi di navigazione aerea.
- (78) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania.
- (79) Qualora eventuali informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti dovuti alla mancanza di conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione si vedrà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Mozambico

- (80) Le autorità competenti del Mozambico (IACM) hanno riferito in merito all'attuazione in corso del Piano di azioni correttive già presentato e approvato dall'ICAO. L'ultima relazione sui progressi compiuti e i relativi documenti giustificativi pervenuti alla Commissione e all'AESA il 26 settembre 2014, precisano che la IACM ha continuato a lavorare sull'aggiornamento del quadro normativo presentando proposte legislative dirette ad allineare ulteriormente la legge sull'aviazione civile ai requisiti dell'ICAO, ad ottenere l'aggiornamento del suo ruolo da quello di un mero regolatore a quello di un'autorità e a perseguire ulteriormente l'allineamento dei regolamenti esistenti alle norme e procedure raccomandate dell'ICAO (SARP). Continua l'attività di assunzione e formazione del personale allo scopo di rafforzare ulteriormente la capacità di sorveglianza, principalmente nelle aree delle operazioni e del rilascio delle licenze, degli aeroporti, dell'aeronavigabilità, della normazione e dell'applicazione delle norme. Gli sforzi diretti a sviluppare la capacità interna sono incrementati attraverso partenariati con le autorità africane ed europee, nonché con organizzazioni regionali. È stata effettuata un'analisi delle carenze della certificazione di aeroporto per tutti gli aeroporti ed è stato richiesto un piano dettagliato per la certificazione degli aeroporti internazionali (Maputo, Beira e Nacala) al fine di poter avviare la procedura nel 2015. È stato istituito il programma statale di sicurezza che dovrebbe essere completato entro il 2017.
- (81) La IACM ha continuato a correggere le criticità oggetto dei rilievi USOAP ancora in sospeso rispondendo alle relative domande del protocollo. Inoltre sono stati predisposti molti dei regolamenti e delle procedure necessari per supportare le risposte ed è stata caricata la relativa documentazione, tramite l'uso dello strumento online CMA dell'ICAO. È attualmente pendente la convalida di queste azioni da parte dell'ICAO.
- (82) La IACM ha chiesto una ICVM al fine di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del proprio piano di azioni correttive, che è ora programmato per il periodo dal 26 novembre al 4 dicembre 2014, per quanto riguarda le aree della legislazione, dell'organizzazione della autorità dell'aviazione civile, degli aeroporti e dei servizi di navigazione aerea.
- (83) Si è preso atto dei notevoli progressi comunicati dalla IACM nella correzione delle carenze individuate dall'ICAO e ne sono stati incoraggiati gli sforzi rivolti a completare il lavoro di realizzazione di un sistema di trasporto aereo pienamente conforme alle norme internazionali. Riconoscendo i notevoli progressi già compiuti e gli ulteriori progressi previsti, nel primo trimestre del 2015 potrebbe svolgersi una missione UE di valutazione della sicurezza. Tuttavia, per il momento, resta il fatto che devono ancora essere pienamente e adeguatamente affrontate diverse importanti questioni connesse alla sicurezza del trasporto aereo.
- (84) L'inchiesta sull'incidente occorso al vettore *Linhas Aéreas de Moçambique S.A. (LAM)* il 29 novembre 2013 è tuttora in corso. La relazione di indagine finale sull'incidente è attesa per la fine del 2014. In seguito all'incidente LAM ha proceduto ad un esame approfondito dell'addestramento, dei meccanismi e delle procedure in materia di sicurezza, il che ha condotto all'adozione di requisiti operativi e organizzativi più rigorosi. Contemporaneamente si è continuato a migliorare ulteriormente il sistema di gestione della sicurezza (SMS), con una particolare attenzione all'analisi e allo scambio dei dati di volo.
- (85) La IACM ha inoltre comunicato di aver continuato la procedura di ricertificazione di vettori aerei in conformità alle SARPS dell'ICAO. In base all'elenco trasmesso dalla IACM, è stato certificato un nuovo vettore aereo: *Makond Lda*. Tuttavia, la IACM non è stata in grado di fornire le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza del suddetto vettore aereo è assicurata in conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (86) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere il vettore aereo *Makond Lda* nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei del Nepal

- (87) La Commissione ha proseguito le consultazioni con l'autorità competente del Nepal (CAAN) per accertarne la capacità di attuare e far applicare in misura sufficiente le pertinenti norme di sicurezza internazionali.
- (88) In base ad una richiesta della Commissione, la CAAN ha trasmesso la documentazione relativa ai progressi compiuti in relazione alle attività di sorveglianza in materia di sicurezza, incluse le carenze osservate nel corso della visita di valutazione dell'Unione effettuata in Nepal nel febbraio 2014, le SSC dell'ICAO, nonché gli audit dell'ICAO.

- (89) La Commissione e l'AESA hanno avuto un incontro con la CAAN il 24 settembre 2014. L'incontro si è concentrato in particolare sui progressi compiuti nelle aree del rilascio delle licenze a membri dell'equipaggio, della certificazione dei vettori aerei e della sorveglianza delle operazioni di volo.
- (90) Tuttavia, si evince anche che i progressi sono insufficienti e che è necessario più tempo. In particolare, si teme che i requisiti relativi agli equipaggi che operano in un ambiente a equipaggio plurimo non siano stati finora tenuti sufficientemente in considerazione dalla CAAN, tanto più che la mancanza di un adeguato addestramento degli equipaggi è indicata come la probabile causa dell'incidente nella relazione sul grave incidente verificatosi il 16 febbraio 2014.
- (91) Inoltre, permangono le preoccupazioni che la procedura di ricertificazione dei vettori aerei da parte della CAAN sia inadeguata e possa non essere adatta a garantire che tutti i vettori aerei nepalesi rispettino i requisiti di sicurezza aerea internazionale. Si invita pertanto la CAAN a ricorrere all'assistenza di esperti adeguati in materia per valutare la procedura e verificarne l'adeguatezza e intraprendere le azioni necessarie.
- (92) L'11 novembre 2014 si è svolta una riunione tra la Commissione, l'AESA e *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air* e *Yeti Airlines*, concernente i progressi compiuti riguardo alle osservazioni della visita di valutazione in loco dell'Unione nonché altre questioni relative al miglioramento della sicurezza del trasporto aereo in Nepal.
- (93) Si considera incoraggiante la capacità di alcuni vettori aerei di gestire i rischi delle loro operazioni a un livello che potrebbe indicare una capacità di ridurre i rischi sollevati da una insufficiente attività di sorveglianza da parte della CAAN. Tuttavia, la Commissione ritiene che attualmente le autorità competenti del Nepal non siano in grado di attuare e applicare in misura sufficiente le pertinenti norme di sicurezza internazionali ad un livello che potrebbe giustificare una riduzione dell'attuale divieto operativo.
- (94) Va inoltre tenuto presente che il 25 agosto 2014, la Commissione ha scritto alla CAAN al fine di ottenere informazioni aggiornate relative ai vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza. In una lettera del 10 settembre 2014, la CAAN ha informato la Commissione che dall'ultimo aggiornamento è stato certificato un nuovo vettore aereo, vale a dire che il 3 luglio 2014 è stato rilasciato a *Manang Air Pvt. Ltd.* il COA n. 082/2014. Tuttavia, la CAAN non ha fornito le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza del suddetto vettore aereo viene effettuata in conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (95) A quei vettori aerei ai quali in passato era stato rilasciato un COA distinto solo per le loro operazioni internazionali è stato rilasciato ora un unico COA valido per tutte le operazioni. Per questo motivo la CAAN ha revocato il COA n. 058/2010 per *Buddha Air (International Operations)* e il COA n. 059/2010 per *Shree Airlines (International Operations)*.
- (96) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere *Manang Air Pvt.* nell'elenco di cui all'allegato A al regolamento (CE) n. 474/2006 e per rimuovere *Buddha Air (International Operations)* e *Shree Airlines (International Operations)* dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei delle Filippine

- (97) Il 9 aprile 2014, la FAA ha annunciato la propria decisione di migliorare lo status di conformità delle Filippine dalla categoria 2 alla categoria 1, in relazione al suo programma di audit IASA. In una lettera inviata alla Commissione il 24 luglio 2014, l'autorità per l'aviazione civile delle Filippine (CAAP) ha fatto riferimento alla decisione della FAA di migliorare la categoria di conformità delle Filippine. Tale lettera faceva riferimento anche alla comunicazione dell'ICAO secondo la quale le Filippine avevano risolto le SCC individuate in precedenza. La CAAP ha dichiarato nella suddetta lettera che il suo prossimo obiettivo era quello di ottenere la revoca del divieto operativo imposto ai vettori aerei certificati nelle Filippine ancora soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (98) Nella sua lettera del 22 settembre 2014 alla CAAP, la Commissione ha ribadito che ogni decisione di rimuovere i vettori aerei certificati nelle Filippine dall'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione deve trovare una giustificazione che sia provata concretamente. A questo proposito si è tenuta una riunione tecnica il 4 novembre 2014 con gli esperti della Commissione e dell'AESA nonché con alti rappresentanti della CAAP.
- (99) Gli elementi di prova presentati dalla CAAP prima e durante la riunione tecnica del 4 novembre 2014, includevano particolari dell'attuale struttura organizzativa della CAAP, nonché proposte di miglioramenti diretti a rafforzare le sue capacità di controllo. Sono state inoltre fornite informazioni sull'attuale attività di sorveglianza che la CAAP effettua sui vettori aerei certificati nelle Filippine. La CAAP ha inoltre menzionato i miglioramenti in corso alle infrastrutture ed ha fornito un aggiornamento sulla proposta di ulteriore sviluppo del programma statale di sicurezza (SSP).

- (100) Nella sua lettera del 22 settembre 2014, la Commissione aveva inoltre proposto che l'AESA effettuasse una visita di assistenza tecnica in loco nelle Filippine. Tale visita si è svolta durante la settimana del 10 novembre 2014.
- (101) La discussione e le prove fornite dalla CAAP in occasione della riunione tecnica del 4 novembre 2014 sono considerate incoraggianti per quanto riguarda i progressi compiuti dalle autorità competenti delle Filippine in materia di sorveglianza dei vettori aerei da esse certificati. Ciò apre la possibilità di organizzare in futuro una missione di verifica in loco dell'Unione.
- (102) Tuttavia, per quanto riguarda l'obiettivo della CAAP di chiedere la rimozione totale del divieto operativo imposto ai vettori aerei certificati nelle Filippine, è necessario sottolineare che ciò richiederà una piena valutazione di tutte le pertinenti informazioni e che l'esito della verifica dell'Unione in loco dovrà essere soddisfacente.
- (103) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei delle Filippine.
- (104) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità di *Philippine Airlines* e *Cebu Pacific Air* alle norme di sicurezza pertinenti, attraverso ispezioni di rampa prioritarie, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Federazione russa

- (105) La Commissione, l'AESA e gli Stati membri hanno continuato a monitorare da vicino le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa e che operano nell'Unione, anche mediante ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sui vettori aerei russi in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (106) Il 15 luglio 2014 la Commissione ha incontrato i rappresentanti del vettore aereo *Kogalymavia*, per avere conferma dell'efficacia delle misure prese da tale vettore per migliorare le sue prestazioni in termini di sicurezza. Nel complesso, i progressi compiuti da *Kogalymavia* sono apparsi sostenibili. Si esorta il vettore in questione a continuare a sviluppare una cultura positiva della sicurezza all'interno della sua organizzazione, inclusa la comunicazione di informazioni essenziali in materia di sicurezza.
- (107) Il 6 novembre 2014, la Commissione, assistita dall'AESA e da uno Stato membro, ha incontrato i rappresentanti della Agenzia federale russa del trasporto aereo (FATA). Lo scopo di questa riunione era di assicurare che i rilievi che mossi nei confronti dei vettori russi durante le ispezioni di rampa SAFA negli ultimi 12 mesi siano adeguatamente affrontati e risolti dai vettori in questione. Nel corso della riunione, la FATA si è impegnata a indagare ulteriormente sulle ragioni di determinate gravi criticità e a monitorare quei casi nei quali le non conformità non sono state ancora adeguatamente corrette.
- (108) Il 21 novembre 2014 la FATA ha informato la Commissione di aver consigliato ai suoi vettori aerei di affrontare tempestivamente tutti i rilievi ancora in sospeso nella banca dati SAFA e di applicare azioni correttive senza interruzioni, allo scopo di evitare problemi per quanto riguarda le ispezioni e i rilievi SAFA.
- (109) Sulla base delle informazioni disponibili, è stata raggiunta la conclusione che non fosse necessaria un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea delle autorità dell'aviazione russa o dei vettori aerei certificati nella Federazione russa.
- (110) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei della Federazione russa.
- (111) Tuttavia, gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei della Federazione russa alle norme di sicurezza internazionali, attraverso ispezioni di rampa prioritarie, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012. Qualora tali ispezioni dovessero evidenziare un rischio imminente per la sicurezza derivante dall'inosservanza delle pertinenti norme di sicurezza, la Commissione potrebbe vedersi costretta a prendere misure nei confronti di vettori aerei della Federazione russa a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei di São Tomé e Príncipe

- (112) Dopo un lungo periodo trascorso senza inviare comunicazioni il 22 settembre 2014 le autorità competenti di São Tomé e Príncipe (INAC) hanno riferito in merito ai progressi realizzati nel corso di questo periodo di tempo.
- (113) Il 28 maggio 2014, l'ICAO ha inoltre annunciato la risoluzione delle SSC relative alla procedura di certificazione e alla sorveglianza degli operatori aerei, nonché alla garanzia della protezione che deve essere fornita dai gestori aeroportuali. Di conseguenza, si ritiene che São Tomé e Príncipe abbia ora risolto tutte le SSC precedentemente individuate.
- (114) Il piano d'azione correttivo presentato dall'INAC è attualmente in fase di attuazione. La sintesi della sua esecuzione a metà aprile 2014 indica che il 20 % delle attività previste per attuazione entro fine novembre 2014 è stato realizzato come previsto, mentre il 25 % di tali attività è ancora in corso e il restante 55 % non è ancora iniziato e ha visto la rispettiva data obiettivo notevolmente differita.
- (115) L'INAC ha revocato il COA di otto vettori aerei, vale a dire *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliath Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcarga e Transliz Aviation*. È stata inoltre fornita una prova scritta della revoca dei COA di questi vettori.
- (116) La Commissione prende atto degli sviluppi positivi riferiti dall'INAC e apprezza in particolare la revoca dei COA dei vettori aerei che avevano il proprio centro di attività principale al di fuori del paese, nonché la rimozione di tutti i loro aeromobili dai registri di Sao Tomé e Príncipe.
- (117) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di rimuovere i summenzionati vettori aerei dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (118) L'INAC ha inoltre comunicato che è stato rilasciato il COA ai vettori aerei *STP Airways* e *Africa's Connection*. Tuttavia, tale autorità non è stata in grado di fornire le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza dei due suddetti vettori aerei è assicurata in conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (119) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere i vettori aerei *STP Airways* ed *Africa's Connection* nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei del Sudan

- (120) L'autorità dell'aviazione civile sudanese (SCAA) ha trasmesso alla Commissione informazioni su quattro vettori aerei, vale a dire *BADR Airlines (BDR), Nova Airlines (NOV), Sudan Airways (SUD)* e *Tarco Air (TRQ)*. I documenti giustificativi segnalano che le suddette compagnie aeree hanno livelli diversi di gestione della sicurezza. Tali documenti, tuttavia, indicano che sono stati compiuti importanti progressi nella preparazione di un'eventuale missione di verifica dell'Unione nel 2015.
- (121) La SCAA ha inoltre informato la Commissione sui risultati dell'ultimo audit dell'ICAO nelle aree degli aeroporti e dei servizi di navigazione aerea. Sebbene tali audit riguardino aree che sono per lo più estranee ai settori tecnici delle preoccupazioni primarie dell'Unione in merito ai vettori aerei immatricolati in Sudan, in particolare licenze del personale, operazioni e aeronavigabilità, ciò ha dimostrato che la SCAA ha cercato di affrontare tutte le questioni relative alla sicurezza aerea con un approccio olistico.
- (122) La SCAA ha chiaramente introdotto miglioramenti sostenibili in un modo realistico e graduale. Tuttavia, deve ancora essere effettuata una valutazione approfondita al fine di accertare se le norme di sicurezza internazionali siano soddisfatte dalla SCAA e dai vettori aerei certificati in Sudan. Inoltre, deve essere effettuata un'ulteriore verifica mediante una missione di verifica dell'Unione prima che si possano prendere in considerazione eventuali proposte di modifica all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (123) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei del Sudan.

Vettori aerei dello Zambia

- (124) Con lettera del 15 maggio 2014, il Dipartimento dell'aviazione civile dello Zambia ha comunicato alla Commissione che è operativa l'Autorità dell'aviazione civile dello Zambia (ZCAA) e che se ne sta rafforzando la capacità amministrativa. Tale lettera ha fornito un aggiornamento in merito alle azioni correttive adottate per risolvere le attuali carenze, tra cui un piano di sicurezza, pervenuto alla Commissione il 5 agosto 2014. Detto piano illustra le azioni supplementari che devono essere adottate per istituire un efficiente ed efficace sistema di regolamentazione e sorveglianza in materia di sicurezza nello Zambia e contiene obiettivi chiari per il breve, medio e lungo termine.
- (125) Il Dipartimento dell'aviazione civile dello Zambia ha compiuto evidenti progressi. Si esortano quindi le autorità dello Zambia a continuare ad apportare ulteriori miglioramenti, al fine di poter procedere, al momento opportuno, ad un riesame delle attuali restrizioni e dopo le necessarie verifiche. Tuttavia, per il momento, rimane una serie di importanti carenze, in particolare per quanto riguarda l'istituzione della ZCAA, tra cui un organico adeguato di personale opportunamente addestrato e l'aggiornamento della normativa e dei regolamenti di attuazione delle disposizioni degli allegati dell'ICAO, che sono state individuate nel piano di sicurezza e in merito alle quali devono ancora essere effettuate le azioni corrispondenti.
- (126) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei dello Zambia.
- (127) L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconosce la necessità che le decisioni vengano prese rapidamente e, se del caso, con urgenza, date le implicazioni in termini di sicurezza. È pertanto essenziale, per la tutela delle informazioni sensibili e per ridurre al minimo l'impatto commerciale, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni all'interno dell'Unione, siano pubblicate ed entrino in vigore immediatamente dopo la loro adozione.
- (128) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (129) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 474/2006 è così modificato:

- (1) L'allegato A è sostituito dal testo che figura nell'allegato A del presente regolamento;
- (2) l'allegato B è sostituito dal testo che figura nell'allegato B del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 2014

*Per la Commissione,
a nome del presidente
Violeta BULC
Membro della Commissione*

ALLEGATO A

ELENCO DI VETTORI AEREI SOGGETTI A TOTALE DIVIETO OPERATIVO NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA, CON ALCUNE ECCEZIONI ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Repubblica del Ghana
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica islamica di Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Repubblica islamica di Afghanistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, ripreso nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica d'Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

⁽¹⁾ I vettori aerei elencati nell'allegato A possono essere autorizzati a esercitare i diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (wet-leased) da un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Repubblica del Benin
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Repubblica del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Sconosciuto	Repubblica del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	STG	Repubblica del Congo

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (DRC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER</i>	104/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>AIR BARAKA</i>	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>AIR CASTILLA</i>	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>AIR MALEBO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>BIEGA AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>BUSINESS AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>CETRACA</i>	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>CHC STELLAVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>CONGO EXPRESS AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Repubblica democratica del Congo (DRC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Repubblica democratica del Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Repubblica democratica del Congo (DRC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza delle norme, compresi i seguenti:			Gibuti
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Guinea equatoriale, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Eritrea

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica gabonese responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica gabonese
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Repubblica gabonese
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Repubblica gabonese
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Repubblica gabonese
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia, compresi i seguenti:			Repubblica di Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Repubblica di Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Repubblica di Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Repubblica di Indonesia
BATIK AIR	121-050	BTK	Repubblica di Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Repubblica di Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica di Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica di Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica di Indonesia
EASTINDO	135-038	ESD	Repubblica di Indonesia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica di Indonesia
HEAVY LIFT	135-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica di Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Repubblica di Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Repubblica di Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica di Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica di Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica di Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica di Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
MARTABUANA ABADION	135-049	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica di Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MY INDO AIRLINES	121-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NAM AIR	121-058	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Repubblica di Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica di Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica di Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SKY AVIATION	121-028	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica di Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica di Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Repubblica di Indonesia
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Repubblica di Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica di Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Repubblica di Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica di Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica di Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica di Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakhstan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Repubblica del Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Repubblica del Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Repubblica del Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Repubblica del Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Repubblica del Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Repubblica del Kazakhstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Repubblica del Kazakhstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Repubblica del Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Repubblica del Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Repubblica del Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Repubblica del Kazakhstan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Repubblica del Kazakistan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Repubblica del Kazakistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Kirghizistan
AIR BISHKEK(ex EASTOK AVIA)	15	EAA	Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan
HELI SKY	47	HAC	Repubblica del Kirghizistan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP INTERNATIONAL (Ex S GROUP AVIATION)	45	INT	Repubblica del Kirghizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Repubblica del Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Repubblica del Kirghizistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
TEZ JET	46	TEZ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme			Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Libia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Mozambico
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Repubblica del Mozambico
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Repubblica del Mozambico
MAKOND, LDA	MOZ-20	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Repubblica del Mozambico
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Repubblica del Mozambico
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Nepal responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Sconosciuto	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Sconosciuto	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Sconosciuto	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Sconosciuto	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Sconosciuto	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Sconosciuto	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Sconosciuto	Nepal

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Sconosciuto	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Sconosciuto	Nepal
TARA AIR	053/2009	Sconosciuto	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Philippine Airlines e Cebu Pacific Air, compresi i seguenti:			Repubblica delle Filippine
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Repubblica delle Filippine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CM AERO SERVICES	20110401	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Repubblica delle Filippine
LION AIR	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Repubblica delle Filippine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Repubblica delle Filippine

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sao Tomé e Principe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Principe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Principe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Sierra Leone, compresi i seguenti:			Sierra Leone
<i>AIR RUM, LTD</i>	SCONOSCIUTO	RUM	Sierra Leone
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	SCONOSCIUTO	DTY	Sierra Leone
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	SCONOSCIUTO	ORJ	Sierra Leone
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	SCONOSCIUTO	PRR	Sierra Leone
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	SCONOSCIUTO	SVT	Sierra Leone
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Sudan
<i>ALFA AIRLINES</i>	54	AAJ	Repubblica del Sudan
<i>ALMAJAL AVIATION SERVICE</i>	15	MGG	Repubblica del Sudan
<i>BADER AIRLINES</i>	35	BDR	Repubblica del Sudan
<i>BENTIUI AIR TRANSPORT</i>	29	BNT	Repubblica del Sudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Repubblica del Sudan
<i>DOVE AIRLINES</i>	52	DOV	Repubblica del Sudan
<i>ELIDINER AVIATION</i>	8	DND	Repubblica del Sudan
<i>FOURTY EIGHT AVIATION</i>	53	WHB	Repubblica del Sudan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
GREEN FLAG AVIATION	17	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Repubblica del Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Repubblica del Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Repubblica del Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 5 aeromobili del tipo Boeing B777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B737-700.	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Repubblica d'Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazakhstan	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B 767, aeromobili del tipo Boeing B 757, aeromobili del tipo Airbus A319/320/321.	L'intera flotta, tranne: gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B 767, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B757, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Airbus A319/320/321, come indicato nel COA.	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP.	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50, 2 aeromobili del tipo Falcon 900.	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Repubblica gabonese
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP.	Repubblica gabonese
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800.	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG.	Repubblica gabonese Repubblica del Sud Africa
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Repubblica del Ghana	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo DC8-63F.	L'intera flotta, tranne: 9G-TOP e 9G-RAC.	Repubblica del Ghana

⁽¹⁾ I vettori aerei elencati nell'allegato B possono essere autorizzati a esercitare i diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (wet-leased) da un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo Airbus A300, 8 aeromobili del tipo Airbus A310, 1 aeromobile del tipo Boeing B737.	L'intera flotta, tranne: 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.	Repubblica islamica dell'Iran
AIR KORYO	GAC-COA/ KOR-01	KOR	Repubblica popolare democratica di Corea	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU — 204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Repubblica popolare democratica di Corea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagascar	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B 737, aeromobili del tipo ATR 72/42 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300.	L'intera flotta, tranne: aeromobili all'interno della flotta di Boeing B737, come menzionato sul COA, aeromobili all'interno della flotta di ATR 72/42, come menzionato sul COA; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Repubblica del Madagascar

⁽¹⁾ Air Astana è autorizzata a utilizzare unicamente i tipi specifici di aeromobili indicati, a condizione che siano immatricolati ad Aruba e che tutte le modifiche al COA siano tempestivamente comunicate alla Commissione ed a Eurocontrol.

⁽²⁾ Per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione Afrijet è autorizzata a utilizzare unicamente gli aeromobili specifici indicati.

⁽³⁾ Per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione Gabon Airlines è autorizzata a utilizzare unicamente l'aeromobile specifico indicato.

⁽⁴⁾ Iran Air è autorizzato ad operare con destinazione l'Unione utilizzando esclusivamente gli aeromobili indicati alle condizioni stabilite al considerando 69 del regolamento (UE) n. 590/2010 (GU L 170 del 6.7.2010, pag. 15).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1319/2014 DELLA COMMISSIONE**dell'11 dicembre 2014****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il Regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio ⁽¹⁾,visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.
- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 136 del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 2014

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Jerzy PLEWA

Direttore generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale⁽¹⁾ GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.⁽²⁾ GUL 157 del 15.6.2011, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)		
Codice NC	Codice dei paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
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)

Codice NC	Codice dei paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0808 30 90	CN	82,9
	TR	174,9
	US	173,2
	ZZ	143,7

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2014/106/UE DELLA COMMISSIONE

del 5 dicembre 2014

che modifica gli allegati V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 30, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) L'ambito di applicazione e il contenuto della dichiarazione «CE» di verifica per i sottosistemi dovrebbero essere definiti meglio nell'allegato V della direttiva 2008/57/CE. In particolare, è opportuno indicare chiaramente la responsabilità del firmatario di tale dichiarazione.
- (2) Le procedure riguardanti la dichiarazione di verifica in caso di modifiche dei sottosistemi esistenti e in caso di verifiche supplementari effettuate dagli organismi notificati dovrebbero essere chiarite nell'allegato V della direttiva 2008/57/CE;
- (3) Lo scopo della procedura di verifica per i sottosistemi dovrebbe essere chiarito nell'allegato VI della direttiva 2008/57/CE. Inoltre, i principi relativi alla procedura di verifica in caso di modifiche dei sottosistemi esistenti dovrebbero essere definiti nello stesso allegato.
- (4) Le misure previste dalla presente direttiva sono conformi al parere del comitato istituito ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Gli allegati V e VI della direttiva 2008/57/CE sono sostituiti rispettivamente dagli allegati I e II della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri provvedono a fare entrare in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 2016. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali atti.

Quando gli Stati membri adottano tali atti, questi contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredati di un siffatto riferimento al momento della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

⁽¹⁾ GUL 191 del 18.7.2008, pag. 1.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.
3. Gli obblighi di recepimento e attuazione della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno dei rispettivi territori.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 5 dicembre 2014

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

—

ALLEGATO I

«ALLEGATO V

DICHIARAZIONE “CE” DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

1. DICHIARAZIONE “CE” DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

La dichiarazione “CE” di verifica di un sottosistema è una dichiarazione redatta dal “richiedente” ai sensi dell'articolo 18, in cui egli dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato, il quale è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica, soddisfa i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione comprese tutte le pertinenti norme nazionali.

La dichiarazione “CE” di verifica e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

La dichiarazione “CE” di verifica deve basarsi sulle informazioni derivanti dalla procedura “CE” di verifica dei sottosistemi di cui all'allegato VI. Deve essere redatta nella stessa lingua della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione “CE” di verifica e deve comprendere almeno gli elementi seguenti:

- a) il riferimento alla presente direttiva, alle STI e alle norme nazionali applicabili,
- b) il riferimento alla/e STI o alle loro parti, la conformità alle quali non è stata esaminata durante la procedura “CE” di verifica e alle norme nazionali che sono state applicate in caso di deroga, applicazione parziale di STI per ristrutturazione o rinnovo, periodo transitorio di una STI o caso specifico,
- c) nome e indirizzo del “richiedente” ai sensi dell'articolo 18 (specificando la denominazione sociale e l'indirizzo completo e, nel caso del mandatario, specificando anche la denominazione sociale del soggetto contraente o del fabbricante),
- d) una breve descrizione del sottosistema,
- e) nome/i e indirizzo/i e numero/i di identificazione dell'organismo/i notificato/i che hanno effettuato le verifiche “CE” di cui all'articolo 18,
- f) nome/i e indirizzo/i e numero/i di identificazione dell'organismo/i notificato/i che hanno effettuato la valutazione della conformità ad altre norme derivanti dal trattato,
- g) nome/i e indirizzo/i dell'organismo/i designato/i che hanno effettuato le verifiche di conformità alle norme nazionali di cui all'articolo 17, paragrafo 3,
- h) nome e indirizzo dell'organismo/i di valutazione che hanno redatto i rapporti di valutazione della sicurezza relativi all'uso del metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio nei casi previsti dalla presente direttiva
- i) i riferimenti dei documenti contenuti nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione “CE” di verifica,
- j) tutte le disposizioni pertinenti, provvisorie o definitive, cui devono rispondere i sottosistemi, in particolare, ove necessario, tutte le limitazioni o condizioni di esercizio,
- k) l'identità del firmatario (vale a dire la persona o le persone fisiche autorizzate a firmare la dichiarazione).

Quando nell'allegato VI si fa riferimento alla “dichiarazione intermedia di verifica” (DIV), a tale dichiarazione si applicano le disposizioni della presente sezione.

2. DICHIARAZIONE “CE” DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI IN CASO DI MODIFICHE

In caso di modifica, che non sia una sostituzione nell'ambito della manutenzione, di un sottosistema oggetto di una dichiarazione “CE” di verifica, fatto salvo l'articolo 20, si applicano le seguenti disposizioni.

- 2.1. Se il soggetto che introduce la modifica dimostra che essa non interessa le caratteristiche di progetto di base del sottosistema, rilevanti per la conformità ai requisiti concernenti i parametri di base:
 - a) il soggetto che introduce la modifica aggiorna i riferimenti dei documenti contenuti nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica;
 - b) non occorre redigere una nuova dichiarazione "CE" di verifica.
- 2.2. Se il soggetto che introduce la modifica dimostra che essa interessa le caratteristiche di progetto di base del sottosistema, rilevanti per la conformità ai requisiti concernenti alcuni parametri di base:
 - a) il soggetto che introduce la modifica redige una dichiarazione "CE" di verifica complementare per i parametri di base interessati;
 - b) la dichiarazione "CE" di verifica complementare deve essere corredata di un elenco dei documenti della documentazione tecnica originale che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica originale che non sono più validi;
 - c) la documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica deve contenere una prova del fatto che l'impatto delle modifiche è limitato ai parametri di base di cui alla lettera a);
 - d) le disposizioni della sezione 1 del presente allegato si applicano, mutatis mutandis, a tale dichiarazione "CE" di verifica complementare;
 - e) la dichiarazione "CE" di verifica originale deve essere considerata valida per i parametri di base non interessati dalla modifica.

3. DICHIARAZIONE "CE" DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI NEL CASO DI VERIFICHE SUPPLEMENTARI

Una dichiarazione "CE" di verifica di un sottosistema può essere integrata nel caso in cui si effettuino verifiche supplementari, in particolare quando tali verifiche supplementari siano necessarie per un'autorizzazione di messa in servizio supplementare. In questo caso l'ambito di applicazione della dichiarazione complementare è limitato all'ambito di applicazione delle verifiche supplementari.»

ALLEGATO II

«ALLEGATO VI

PROCEDURA “CE” DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

1. PRINCIPI GENERALI

La “verifica CE” è una procedura effettuata dal richiedente ai sensi dell'articolo 18 per dimostrare che i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione, comprese tutte le pertinenti norme nazionali relative a un sottosistema, sono stati soddisfatti e che il sottosistema può essere autorizzato alla messa in servizio.

2. CERTIFICATO DI VERIFICA RILASCIATO DA UN ORGANISMO NOTIFICATO

2.1. **Introduzione**

Ai fini della presente direttiva, la verifica con riferimento alle STI è la procedura con cui un organismo notificato verifica e certifica che il sottosistema è conforme alle pertinenti specifiche tecniche di interoperabilità (STI).

Ciò non pregiudica l'obbligo del soggetto contraente o del fabbricante (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18) di conformarsi all'altra normativa pertinente derivante dal trattato, comprese le eventuali verifiche da parte degli organismi di valutazione richiesti da tale altra normativa.

2.2. **Dichiarazione intermedia di verifica (DIV) (Intermediate Statement of Verification — ISV)**2.2.1. *Principi*

Su richiesta del soggetto contraente o del fabbricante (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18), le verifiche possono essere effettuate per parti di un sottosistema o essere limitate a determinate fasi della procedura di verifica. In questi casi, i risultati della verifica possono essere documentati in una “dichiarazione intermedia di verifica” (DIV) rilasciata dall'organismo notificato scelto dal soggetto contraente o dal fabbricante (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18).

La DIV deve fare riferimento alla STI rispetto alla quale è stata effettuata la valutazione di conformità.

2.2.2. *Parti del sottosistema*

Il richiedente ai sensi dell'articolo 18 può richiedere una DIV per ogni parte in cui decida di suddividere il sottosistema. Ogni parte deve essere verificata in ogni fase come previsto al punto 2.2.3.

2.2.3. *Fasi della procedura di verifica*

Il sottosistema, o alcune parti di esso, è verificato in ciascuna delle seguenti fasi:

- a) progetto complessivo;
- b) produzione: realizzazione, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di ingegneria civile, la fabbricazione, il montaggio dei componenti e la taratura complessiva;
- c) collaudi.

Il richiedente (ai sensi dell'articolo 18) può richiedere una DIV per la fase di progetto (incluse le prove del tipo) e per la fase di produzione dell'intero sottosistema o per ogni parte in cui ha deciso di suddividerlo (cfr. punto 2.2.2).

2.3. **Certificato di verifica**

- 2.3.1. Gli organismi notificati responsabili della verifica valutano la progettazione, la produzione e i collaudi del sottosistema e redigono il certificato di verifica destinato al soggetto contraente o al fabbricante (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18), che a sua volta redige la dichiarazione “CE” di verifica. Il certificato di verifica deve indicare le STI rispetto alle quali è stata effettuata la valutazione di conformità.

Quando un sottosistema non è stato valutato per la sua conformità a tutte le STI pertinenti (ad esempio in caso di deroga, applicazione parziale di STI per ristrutturazione o rinnovo, periodo transitorio di una STI o caso specifico), il certificato di verifica deve fornire il riferimento preciso alle STI o alle loro parti la cui conformità non è stata esaminata dall'organismo notificato durante la procedura di verifica.

2.3.2. In caso siano state emesse delle DIV, l'organismo notificato responsabile della verifica del sottosistema tiene conto di tali DIV e, prima di emettere il proprio certificato di verifica:

- a) verifica che le DIV coprano correttamente i pertinenti requisiti della(e) STI,
- b) verifica tutti gli aspetti che non sono coperti dalle DIV, e
- c) verifica i collaudi del sottosistema nel suo complesso.

2.3.3. In caso di modifica di un sottosistema già coperto da un certificato di verifica, l'organismo notificato esegue esclusivamente gli esami e le prove che sono pertinenti e necessari, vale a dire che la valutazione fa riferimento solo alle parti modificate del sottosistema e alle loro interfacce con le parti del sottosistema non modificate.

2.3.4. Ogni organismo notificato che partecipa alla verifica di un sottosistema prepara la documentazione tecnica, in conformità all'articolo 18, paragrafo 3, che copre il campo di applicazione delle proprie attività.

2.4. Documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica è raccolta dal richiedente (ai sensi dell'articolo 18) e comprende gli elementi seguenti:

- a) le caratteristiche tecniche relative al progetto inclusi i disegni generali e di dettaglio relativi alla fase esecutiva, gli schemi elettrici e idraulici, gli schemi dei circuiti di controllo, la descrizione dei sistemi automatici e di elaborazione dei dati a un livello di dettaglio sufficiente per documentare la verifica della conformità effettuata, la documentazione relativa a esercizio e manutenzione ecc., pertinenti per il sottosistema in questione;
- b) un elenco dei componenti d'interoperabilità di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera d), incorporati nel sottosistema;
- c) la documentazione tecnica di cui all'articolo 18, paragrafo 3, prodotta da ciascun organismo notificato coinvolto nella verifica del sottosistema, che deve comprendere:
 - copie delle dichiarazioni "CE" di conformità e, ove applicabile, delle dichiarazioni "CE" di idoneità all'impiego redatte per i componenti di interoperabilità di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera d), accompagnati se necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni,
 - se disponibile, la DIV che accompagna il certificato di verifica, compreso il risultato della verifica da parte dell'organismo notificato circa la validità della DIV stessa,
 - il certificato di verifica, accompagnato dalle corrispondenti note di calcolo e firmato dall'organismo notificato responsabile della verifica, che dichiara la conformità del sottosistema ai requisiti della/e pertinente/i STI e in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte; il certificato di verifica deve essere inoltre accompagnato dai rapporti di ispezione e audit redatti dallo stesso organismo nell'ambito della propria missione, come precisato ai punti 2.5.2 e 2.5.3;
- d) i certificati di verifica rilasciati in conformità ad altra normativa derivante dal trattato;
- e) quando è richiesta la verifica dell'integrazione in condizioni di sicurezza a norma dell'articolo 15, la pertinente documentazione tecnica comprende il/i rapporto/i di valutazione dei valutatori sui metodi comuni di sicurezza (CSM) per la valutazione del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE.

2.5. Sorveglianza da parte degli organismi notificati

2.5.1. L'organismo notificato responsabile di verificare la produzione deve avere accesso permanente ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario, agli impianti di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi ritenuti da esso necessari per l'espletamento della propria missione. L'organismo notificato deve ricevere dal soggetto contraente o dal fabbricante (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18) tutti i documenti utili a tale scopo, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.

- 2.5.2. L'organismo notificato responsabile di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per confermare la conformità alle pertinenti STI. Esso fornisce un rapporto di audit ai responsabili della realizzazione. La presenza dell'organismo notificato potrebbe essere richiesta durante certe fasi delle operazioni di costruzione.
- 2.5.3. L'organismo notificato può inoltre compiere visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere ad audit completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché, se applicabile, un rapporto di audit, ai responsabili della realizzazione.
- 2.5.4. L'organismo notificato deve essere in grado di controllare un sottosistema che include un componente di interoperabilità, al fine di valutarne, quando richiesto dalla STI corrispondente, l'idoneità all'impiego nell'ambiente ferroviario cui è destinato.

2.6. Presentazione della documentazione

Una copia della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica deve essere conservata dal fabbricante o dal soggetto contraente (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18) per tutta la durata di esercizio del sottosistema. Tali documenti devono essere trasmessi, su richiesta, agli altri Stati membri.

La documentazione presentata per una richiesta di autorizzazione di messa in servizio deve essere presentata all'autorità nazionale di sicurezza dello Stato membro in cui è richiesta l'autorizzazione. L'autorità nazionale di sicurezza può chiedere che alcune parti dei documenti presentati insieme all'autorizzazione siano tradotte nella propria lingua.

2.7. Pubblicazione

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

- a) le richieste di verifica e le DIV ricevute;
- b) la richiesta di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego di componenti di interoperabilità;
- c) le DIV rilasciate o rifiutate;
- d) i certificati di conformità e i certificati "CE" di idoneità all'impiego rilasciati o rifiutati;
- e) i certificati di verifica rilasciati o rifiutati.

2.8. Lingua

La documentazione e la corrispondenza relative alla procedura "CE" di verifica devono essere redatte in una lingua ufficiale dell'Unione dello Stato membro in cui il soggetto contraente o i fabbricanti (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18) sono stabiliti o in una lingua ufficiale dell'Unione accettata dal soggetto contraente o dai fabbricanti (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18).

3. CERTIFICATO DI VERIFICA RILASCIATO DA UN ORGANISMO DESIGNATO

3.1. Introduzione

Nel caso in cui si applichino le norme nazionali, la verifica include una procedura con cui l'organismo designato a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, terzo comma, (l'organismo designato) verifica e certifica che il sottosistema è conforme alle norme nazionali notificate in conformità all'articolo 17, paragrafo 3, per ciascuno Stato membro in cui il sottosistema è destinato ad essere autorizzato alla messa in servizio.

3.2. Certificato di verifica

L'organismo designato redige il certificato di verifica destinato al soggetto contraente o ai fabbricanti (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18).

Il certificato contiene un riferimento preciso alle norme nazionali la cui conformità è stata esaminata dall'organismo designato nel processo di verifica.

Nel caso di norme nazionali relative ai sottosistemi che compongono un veicolo, l'organismo designato divide il certificato in due parti, una parte contenente i riferimenti a quelle norme nazionali strettamente connesse alla compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete interessata e un'altra parte contenente tutte le altre norme nazionali.

3.3. Documentazione tecnica

La documentazione tecnica prodotta dall'organismo designato e che accompagna il certificato di verifica nel caso di norme nazionali deve essere inclusa nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica di cui al punto 2.4 e contenere i dati tecnici pertinenti per la valutazione della conformità del sottosistema a tali norme nazionali.

3.4. Lingua

La documentazione e la corrispondenza relative alla procedura "CE" di verifica devono essere redatte in una lingua ufficiale dell'Unione dello Stato membro in cui il soggetto contraente o i fabbricanti (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18) sono stabiliti o in una lingua ufficiale dell'Unione accettata dal soggetto contraente o dai fabbricanti (vale a dire il richiedente ai sensi dell'articolo 18).

4. VERIFICA DELLE PARTI DEI SOTTOSISTEMI A NORMA DELL'ARTICOLO 18, PARAGRAFO 5

Se deve essere rilasciato un certificato di verifica per determinate parti di un sottosistema, a tali parti si applicano, *mutatis mutandis*, le disposizioni del presente allegato.»

DECISIONI

DECISIONE EUTM MALI/4/2014 DEL COMITATO POLITICO E DI SICUREZZA

del 9 dicembre 2014

relativa all'accettazione del contributo di uno Stato terzo alla missione militare dell'Unione europea volta a contribuire alla formazione delle forze armate maliane (EUTM Mali)

(2014/894/PESC)

IL COMITATO POLITICO E DI SICUREZZA,

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare l'articolo 38, terzo comma,

vista la decisione 2013/34/PESC del Consiglio, del 17 gennaio 2013, relativa a una missione militare dell'Unione europea volta a contribuire alla formazione delle forze armate maliane (EUTM Mali) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 8, paragrafo 2, della decisione 2013/34/PESC, il Consiglio ha autorizzato il comitato politico e di sicurezza (CPS) a invitare gli Stati membri a offrire un contributo e ad adottare le pertinenti decisioni in merito all'accettazione dei contributi proposti dagli Stati terzi.
- (2) A seguito della raccomandazione del comandante della missione dell'UE e del parere del Comitato militare dell'Unione europea (EUMC) relativi a un contributo della Serbia, il contributo di quest'ultima dovrebbe essere accettato.
- (3) A norma dell'articolo 5 del protocollo n. 22 sulla posizione della Danimarca, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Danimarca non partecipa all'elaborazione e all'attuazione di decisioni e azioni dell'Unione che hanno implicazioni nel settore della difesa,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. È accettato e considerato significativo il contributo della Serbia alla missione militare dell'Unione europea volta a contribuire alla formazione delle forze armate maliane (EUTM Mali).
2. La Serbia è esentata dai contributi finanziari al bilancio dell'EUTM Mali.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 9 dicembre 2014

Per il comitato politico e di sicurezza

Il presidente

W. STEVENS

⁽¹⁾ GUL 14 del 18.1.2013, pag. 19.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE**del 10 dicembre 2014****che definisce il formato per la trasmissione delle informazioni di cui all'articolo 21, paragrafo 3, della direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose***[notificata con il numero C(2014) 9334]***(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2014/895/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2012, sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, recante modifica e successiva abrogazione della direttiva 96/82/CE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 21, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 21, paragrafo 3, della direttiva 2012/18/UE dispone che gli Stati membri forniscano alla Commissione le informazioni sugli stabilimenti che rientrano nell'ambito di applicazione della medesima direttiva utilizzando un modulo specifico.
- (2) Al fine di massimizzare l'utilità e la comparabilità delle informazioni e ridurre al minimo l'onere amministrativo per gli Stati membri, il modulo dovrebbe permettere a questi ultimi di semplificare la comunicazione delle informazioni e rispettare nel contempo gli obblighi della direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire).
- (3) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito dalla direttiva 96/82/CE del Consiglio ⁽³⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni di cui all'articolo 21, paragrafo 3, della direttiva 2012/18/UE secondo il formato indicato nell'allegato della presente decisione.

I dati già registrati nella banca dati saranno riesaminati entro il 31 dicembre 2016.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 dicembre 2014

Per la Commissione

Karmenu VELLA

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 197 del 24.7.2012, pag. 1.

⁽²⁾ Direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire) (GU L 108 del 25.4.2007, pag. 1).

⁽³⁾ Direttiva 96/82/CE del Consiglio, del 9 dicembre 1996, sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose (GU L 10 del 14.1.1997, pag. 13).

ALLEGATO

**FORMATO PER LA TRASMISSIONE DELLE INFORMAZIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 21, PARAGRAFO 3,
DELLA DIRETTIVA 2012/18/UE**

Tutti i campi contrassegnati dall'asterisco sono obbligatori.

Le informazioni riservate sono indicate come tali con la menzione, per ciascun tipo di dati, dei motivi del rifiuto in conformità dell'articolo 4 della direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

1. Parte 1 — Sistema di autenticazione della Commissione europea (ECAS)

Per poter accedere a eSPIRS lo Stato membro dovrà, per motivi di sicurezza, registrarsi come utente in ECAS, il sistema di autenticazione della Commissione europea, fornendo i seguenti dati obbligatori:

- a) *Nome**: nome dell'utente
- b) *Cognome**: cognome dell'utente
- c) *E-mail**: indirizzo e-mail dell'utente
- d) *Ruolo dell'utente**: relatore nazionale (NR) o amministratore nazionale (NA)

Una volta autenticato, l'utente sarà diretto verso il portale MINERVA dell'Ufficio per i rischi di incidenti rilevanti (MAHB), che ospita la banca dati eSPIRS. I diritti di utente della banca dati eSPIRS saranno assegnati in base al ruolo dell'utente.

2. Parte 2 — Informazioni da notificare in eSPIRS

L'utente deve fornire le informazioni elencate in appresso per mezzo del modulo di notificazione online, che consente l'importazione di dati separatamente per ogni stabilimento, oppure tramite uno strumento nazionale di esportazione utilizzando il modello XML di eSPIRS per l'importazione automatica in eSPIRS delle informazioni contenute nella o nelle banche dati nazionali/regionali/locali degli stabilimenti.

2.1. Autorità competente notificante

- a) *Nome**: denominazione ufficiale dell'autorità competente notificante
- b) *Indirizzo**: via in cui ha sede l'autorità competente notificante
- c) *Città**: località in cui ha sede l'autorità competente notificante
- d) *Codice postale**: codice postale della località in cui ha sede l'autorità competente notificante
- e) *Paese**: paese in cui ha sede l'autorità competente notificante
- f) *Osservazioni*: eventuali osservazioni dell'utente circa l'autorità competente notificante

2.2. Denominazione e attività dello stabilimento

- a) *Stato Seveso**: [La direttiva Seveso III distingue gli stabilimenti in due categorie in base alla soglia: *di soglia superiore e di soglia inferiore*]
- b) *Denominazione**: denominazione dello stabilimento Seveso notificato in eSPIRS
- c) *Società capogruppo*: holding/società capogruppo dello stabilimento
- d) *Codice personalizzato*: codice del vecchio sistema di codici eSPIRS che l'utente può continuare a utilizzare
- e) *Tipo di attività e/o codice NACE**: se uno stabilimento fa capo a più di un codice SPIRS e/o NACE, occorre distinguere tra l'attività principale e le attività secondarie.
 - (1) Tipo di attività da indicare in conformità con i codici SPIRS Seveso:
 - (1) Agricoltura
 - (2) Attività ricreative e sportive (ad esempio, pista di pattinaggio sul ghiaccio)
 - (3) Attività minerarie (sterili e processi fisico-chimici)

⁽¹⁾ Direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e che abroga la direttiva 90/313/CEE del Consiglio (GU L 41 del 14.2.2003, pag. 26).

- (4) Lavorazione dei metalli
- (5) Lavorazione di metalli ferrosi (fonderie, fusione ecc.)
- (6) Lavorazione di metalli non ferrosi (fonderie, fusione ecc.)
- (7) Trattamento di metalli mediante processi elettrolitici o chimici
- (8) Raffinerie petrolchimiche/di petrolio
- (9) Produzione, fornitura e distribuzione di energia
- (10) Stoccaggio di combustibili (anche per il riscaldamento, la vendita al dettaglio ecc.)
- (11) Produzione, distruzione e stoccaggio di esplosivi
- (12) Produzione e stoccaggio di articoli pirotecnici
- (13) Produzione, imbottigliamento e distribuzione all'ingrosso di gas di petrolio liquefatto (GPL)
- (14) Stoccaggio di GPL
- (15) Stoccaggio e distribuzione di GPL
- (16) Stoccaggio e distribuzione all'ingrosso e al dettaglio (ad esclusione del GPL)
- (17) Produzione e stoccaggio di pesticidi, biocidi e fungicidi
- (18) Produzione e stoccaggio di fertilizzanti
- (19) Produzione di prodotti farmaceutici
- (20) Stoccaggio, trattamento e smaltimento dei rifiuti
- (21) Risorse idriche e acque reflue (raccolta, fornitura e trattamento)
- (22) Impianti chimici
- (23) Produzione di sostanze chimiche organiche di base
- (24) Fabbricazione di plastica e gomma
- (25) Produzione e fabbricazione di carta e di pasta di carta
- (26) Trattamento del legno e mobili
- (27) Fabbricazione e trattamento dei tessili
- (28) Industrie alimentari e delle bevande
- (29) Ingegneria generale, fabbricazione e assemblaggio
- (30) Cantieristica, demolizione e riparazione navale
- (31) Edilizia e lavori di ingegneria edile
- (32) Ceramica (mattoni, terracotta, vetro, cemento ecc.)
- (33) Fabbricazione del vetro
- (34) Fabbricazione di cemento, calce e gesso
- (35) Elettronica e ingegneria elettrica
- (36) Centri di movimentazione e trasporto (porti, aeroporti, parcheggi per camion, scali ferroviari di smistamento ecc.)
- (37) Settore medico, ricerca e istruzione (ivi compresi gli ospedali, le università ecc.)
- (38) Fabbricazione di sostanze chimiche (non specificate altrimenti nell'elenco)
- (39) Altra attività (non specificata altrimenti nell'elenco)

(2) *Codice NACE*: NACE è il sistema di classificazione statistica delle attività economiche dell'Unione europea, che utilizza codici a 6 cifre. L'utente può voler classificare lo stabilimento Seveso in base a questo sistema, utilizzando le prime 4 cifre, in aggiunta o in alternativa ai codici SPIRS.

- f) *Link al sito web contenente ulteriori informazioni sullo stabilimento**
- g) Identificativo ePRTR: se lo stabilimento è tenuto al rispetto parziale o totale del regolamento (CE) n. 166/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, fornire l'identificativo unico nazionale utilizzato per trasmettere i dati relativi al complesso industriale in conformità del suddetto regolamento, nonché il link al relativo sito Internet.
- h) Identificativo IED (per i dati dal 2016 in poi): se lo stabilimento è tenuto al rispetto parziale o totale della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ (<http://ec.europa.eu/environment/industry/stationary/ied/legislation.htm>), fornire tutti gli identificativi unici nazionali delle installazioni utilizzati ai fini della suddetta direttiva, nonché il link al relativo sito Internet.
- i) Osservazioni sullo stabilimento: eventuali osservazioni dell'utente circa lo stabilimento notificato

2.3. Ubicazione dello stabilimento* (indirizzo completo o coordinate geografiche)*

- a) Indirizzo*:: via, numero civico e località in cui è situato lo stabilimento
- b) Latitudine*:: latitudine dello stabilimento (se non è fornito l'indirizzo)
- c) Longitudine*:: longitudine dello stabilimento (se non è fornito l'indirizzo)
- d) Osservazioni sull'indirizzo:: eventuali osservazioni dell'utente circa l'indirizzo dello stabilimento notificato

2.4. Sostanze trattate dallo stabilimento

- a) Sostanza (in base a Seveso III):: nome comune o generico oppure categoria di pericolo
- b) Numero CAS:: il numero CAS è un identificativo numerico unico, che designa una sola sostanza chimica, non ha alcun significato chimico e rimanda a numerose informazioni sulla sostanza chimica in questione. Può contenere fino a 10 cifre, raggruppate in tre parti separate da trattini. (<http://www.cas.org/content/chemical-substances>)
- c) Quantità:: quantità di sostanza in tonnellate
- d) Proprietà fisiche:: condizioni di stoccaggio della sostanza, quali stato (solido, liquido, gassoso), granularità (polvere, granuli ecc.), pressione, temperatura ecc.
- e) Osservazioni sulla sostanza:: eventuali osservazioni dell'utente circa le sostanze trattate nello stabilimento notificato

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 166/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativo all'istituzione di un registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti e che modifica le direttive 91/689/CEE e 96/61/CE del Consiglio (GU L 33 del 4.2.2006, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17).

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE**del 10 dicembre 2014****che definisce il formato per la trasmissione delle informazioni da parte degli Stati membri in merito all'attuazione della direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose***[notificata con il numero C(2014) 9335]***(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2014/896/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2012, sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, recante modifica e successiva abrogazione della direttiva 96/82/CE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 21, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva 2012/18/UE dispone che entro il 30 settembre 2019 e successivamente ogni quattro anni, gli Stati membri trasmettano alla Commissione una relazione sull'attuazione della medesima direttiva.
- (2) Per stabilire le informazioni che gli Stati membri sono tenuti a trasmettere ai fini della relazione sull'attuazione della direttiva, la Commissione ha elaborato un questionario.
- (3) Il primo periodo di riferimento dovrebbe essere compreso tra il 1° giugno 2015, data dalla quale decorreranno gli effetti della direttiva negli Stati membri, e il 31 dicembre 2018, per dare agli Stati membri il tempo necessario per valutare le informazioni raccolte e presentarle alla Commissione entro il 30 settembre 2019. I successivi periodi di riferimento quadriennali saranno compresi tra il 1° gennaio del primo anno del periodo di riferimento e il 31 dicembre del quarto anno del periodo di riferimento.
- (4) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 22 della direttiva 96/82/CE del Consiglio ⁽²⁾.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*Gli Stati membri riferiscono sull'attuazione della direttiva 2012/18/UE in conformità dell'articolo 21, paragrafo 2, della medesima direttiva rispondendo al questionario che figura nell'allegato della presente decisione ⁽³⁾.*Articolo 2*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 dicembre 2014

Per la Commissione

Karmenu VELLA

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GUL 197 del 24.7.2012, pag. 1.⁽²⁾ Direttiva 96/82/CE del Consiglio, del 9 dicembre 1996, sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose (GU L 10 del 14.1.1997, pag. 13).⁽³⁾ Disponibile anche sul sito della Commissione europea: <http://ec.europa.eu/environment/seveso/>

ALLEGATO

QUESTIONARIO

1. INFORMAZIONI GENERALI

1. Fornire informazioni riguardanti l'autorità competente principale preposta a garantire l'applicazione della direttiva 2012/18/UE. Le informazioni dovrebbero includere almeno il recapito e i compiti principali (monitoraggio dei rapporti di sicurezza, controllo dell'urbanizzazione, effetti domino, elaborazione e attuazione di piani di emergenza esterni, ispezioni, informazioni al pubblico, sanzioni). In alternativa: fare riferimento alla relazione precedente se non sono avvenuti cambiamenti significativi.
2. Indicare quando è stato effettuato l'ultimo aggiornamento delle informazioni sugli stabilimenti ai fini dell'inserimento nella banca dati eSPIRS.

2. EFFETTO DOMINO (ARTICOLO 9 DELLA DIRETTIVA 2012/18/UE)

Alla fine del periodo di riferimento, quanti gruppi di stabilimenti sono stati individuati per i quali il rischio o le conseguenze di un incidente rilevante possono essere maggiori a causa della posizione geografica e della vicinanza degli stabilimenti e dell'inventario di sostanze pericolose in essi presenti, in applicazione dell'articolo 9 della direttiva 2012/18/UE?

3. RAPPORTI DI SICUREZZA (ARTICOLO 10 DELLA DIRETTIVA 2012/18/UE)

1. Tutti gli stabilimenti di soglia superiore tenuti a presentare un rapporto di sicurezza durante il periodo di riferimento hanno ottemperato a quest'obbligo? In caso di risposta negativa, quanti non l'hanno fatto?
2. Tutti i rapporti di sicurezza sono stati aggiornati negli ultimi cinque anni? In caso di risposta negativa, quanti stabilimenti di soglia superiore tenuti ad aggiornare il rapporto di sicurezza non hanno ottemperato a quest'obbligo?

4. PIANI DI EMERGENZA (ARTICOLO 12 DELLA DIRETTIVA 2012/18/UE)

1. Sono stati predisposti piani di emergenza esterni per tutti gli stabilimenti di soglia superiore tenuti a quest'obbligo nel periodo di riferimento? In caso di risposta negativa, per quanti stabilimenti di soglia superiore non sono stati predisposti piani di emergenza esterni?
2. Per quanti stabilimenti di soglia superiore le autorità hanno deciso, conformemente all'articolo 12, paragrafo 8, della direttiva 2012/18/UE, che non era necessario predisporre un piano di emergenza esterno?
3. Se la risposta alla domanda 4.2 è almeno uno, fornire la motivazione adottata dalla pertinente autorità competente in ciascun caso.
4. I piani di emergenza esterni sono stati sperimentati negli ultimi tre anni per tutti gli stabilimenti di soglia superiore? In caso di risposta negativa, in quanti stabilimenti il piano di emergenza esterno non è stato sperimentato?
5. Fornire informazioni sulle principali modalità di consultazione del pubblico interessato sui piani di emergenza esterni.
6. Illustrare brevemente come vengono sperimentati i piani di emergenza esterni (es. test parziale, test completo, coinvolgimento dei servizi di emergenza, simulazione informatica ecc.). Precisare i criteri utilizzati per considerare adeguato un piano di emergenza esterno.

5. CONTROLLO DELL'URBANIZZAZIONE (ARTICOLI 13 E 15 DELLA DIRETTIVA 2012/18/UE)

1. Nel periodo di riferimento la popolazione interessata è stata consultata su tutti i singoli progetti specifici (nuovi stabilimenti, modifiche significative di quelli esistenti, nuovi insediamenti attorno agli stabilimenti già esistenti) ed è stata tenuta una consultazione pubblica sui piani o sui programmi generali relativi a nuovi stabilimenti o nuovi insediamenti attorno agli stabilimenti esistenti? In caso di risposta negativa, fornire una sintesi dei principali motivi per cui il pubblico non è stato consultato.

2. Facoltativo: la legislazione nazionale prevede procedure coordinate o congiunte per applicare le disposizioni sul controllo dell'urbanizzazione a norma della direttiva Seveso e gli obblighi derivanti da altri atti legislativi, quali le direttive 2011/92/UE ⁽¹⁾ e 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾?
6. INFORMAZIONI SULLE MISURE DI SICUREZZA (ARTICOLO 14 E ALLEGATO V DELLA DIRETTIVA 2012/18/UE)
1. Le informazioni sulle misure di sicurezza e sul comportamento da tenere in caso di incidente rilevante sono state messe attivamente a disposizione del pubblico negli ultimi cinque anni per tutti gli stabilimenti di soglia superiore? In caso di risposta negativa, per quanti stabilimenti di soglia superiore ciò non è stato fatto?
 2. Indicare da chi (gestore, autorità) e, se possibile, con quali strumenti (ad esempio, opuscoli, volantini, messaggi di posta elettronica, sms a cura del gestore o dell'autorità) sono messe a disposizione le informazioni di cui al punto 6.1.
 3. Le informazioni di cui all'allegato V della direttiva 2012/18/UE sono messe a disposizione in modo permanente per tutti gli stabilimenti, anche per via elettronica, e aggiornate, se necessario? In caso di risposta negativa, indicare la percentuale di stabilimenti per i quali ciò non avviene e le misure adottate per porre rimedio alle lacune.
 4. Indicare da chi (gestore, autorità) e, se possibile, con quali strumenti (ad esempio, avvisi, siti web del gestore o dell'autorità,) sono messe a disposizione in modo permanente le informazioni di cui al punto 6.3.
 5. Al termine del periodo di riferimento, in quanti stabilimenti si ritiene che potrebbero verificarsi incidenti rilevanti con effetti transfrontalieri? In quanti casi sono state fornite le dovute informazioni a uno Stato membro potenzialmente interessato?
7. ISPEZIONI (ARTICOLO 20 DELLA DIRETTIVA 2012/18/UE)
1. A quale livello o livelli sono stati predisposti piani di ispezione? Sono stati resi disponibili al pubblico, oppure al pubblico è stato comunicato per via elettronica dove richiedere informazioni più dettagliate sul piano di ispezione? Facoltativo: se accessibili via Internet, fornire un link.
 2. Sono stati predisposti i programmi delle ispezioni ordinarie, comprendenti la frequenza delle visite in loco, per tutti gli stabilimenti? È stata resa pubblica la data dell'ultima visita in loco, oppure l'indicazione di dove reperire per via elettronica questa informazione? Facoltativo: se accessibile via Internet, fornire un link.
 3. Per quanti stabilimenti di soglia superiore il programma di ispezione, compresa la frequenza delle visite in loco, è basato su una valutazione sistematica dei pericoli di incidenti rilevanti relativi allo stabilimento interessato? In quanti stabilimenti le visite in loco sono previste a cadenza annuale?
 4. Per quanti stabilimenti di soglia inferiore il programma di ispezione, compresa la frequenza delle visite in loco, è basato su una valutazione sistematica dei pericoli di incidenti rilevanti relativi allo stabilimento interessato? In quanti stabilimenti le visite in loco sono previste a cadenza almeno triennale?
 5. La legislazione nazionale o gli orientamenti amministrativi prevedono ispezioni congiunte o coordinate con le ispezioni effettuate in conformità di altra normativa dell'Unione (ad esempio a norma della direttiva sulle emissioni industriali)?
8. DIVIETO DI ESERCITARE L'ATTIVITÀ, SANZIONI E ALTRI STRUMENTI COERCITIVI (ARTICOLI 19 E 28 DELLA DIRETTIVA 2012/18/UE)
1. A quanti stabilimenti è stata vietata l'attività o l'avvio dell'attività nel periodo di riferimento?
 2. Quanti altri tipi di misure coercitive sono state adottate nel periodo di riferimento? Indicare i tipi di azioni più frequentemente intraprese (ad esempio, divieto di esercizio dell'attività, sanzione amministrativa, sanzione penale o altre misure). Se possibile, fornire una ripartizione statistica.

⁽¹⁾ Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 26 del 28.1.2012, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30).

9. ACCESSO ALLA GIUSTIZIA (ARTICOLO 23 DELLA DIRETTIVA 2012/18/UE)

Spiegare in che modo è stato garantito il rispetto dell'articolo 23 della direttiva 2012/18/UE sull'accesso alla giustizia e descrivere l'esperienza acquisita nell'applicazione di questo articolo durante il periodo di riferimento.

10. ALTRE INFORMAZIONI

Facoltativo: fornire eventuali informazioni generali inerenti all'attuazione della direttiva Seveso, casi, relazioni ecc. che potrebbero essere di interesse pubblico, in merito ai seguenti punti:

- a) insegnamenti tratti da incidenti gravi e meno gravi per impedire che si ripetano;
 - b) strumenti informatici utilizzati per monitorare l'attuazione della direttiva e per la condivisione dei dati;
 - c) se del caso, qualsiasi misura di tipo «Seveso» (in termini di notifica di attività, gestione della sicurezza, rapporti di sicurezza, informazione del pubblico, piani di emergenza e ispezioni), applicate agli impianti e alle attività non contemplati dalla direttiva 2012/18/UE, ad esempio condotte, porti, scali ferroviari di smistamento, impianti in mare, esplorazione del gas, sfruttamento ecc.
-

RACCOMANDAZIONI

RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

del 5 dicembre 2014

sugli aspetti relativi alla messa in servizio e all'uso di sottosistemi strutturali e veicoli a norma delle direttive 2008/57/CE e 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2014/897/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 292,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 30, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, la Commissione può sottoporre al comitato di cui all'articolo 29 della stessa direttiva qualsiasi questione relativa all'attuazione della stessa.
- (2) Dal 2005 l'Agenzia ferroviaria europea («l'Agenzia») svolge varie attività di supporto allo sviluppo di un sistema ferroviario UE integrato, sicuro e interoperabile. In seguito all'adozione della direttiva 2008/57/CE, l'Agenzia ha tenuto riunioni periodiche con le parti interessate e le autorità nazionali di sicurezza (ANS), in particolare per quanto riguarda il riconoscimento transnazionale dei veicoli ferroviari, ovvero il mutuo riconoscimento delle autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli ferroviari. In tali riunioni sono emerse interpretazioni diverse riguardo all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli di cui ai capi IV e V di tale direttiva.
- (3) In assenza di un'interpretazione comune, le disposizioni nazionali di attuazione potrebbero indurre gli Stati membri ad applicare i requisiti in modo differente e ad accrescere le difficoltà per i fabbricanti e le imprese ferroviarie. Un'interpretazione comune del processo di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli è necessaria inoltre per garantire la coerenza tra le diverse raccomandazioni pubblicate dall'Agenzia in relazione a differenti compiti previsti dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ e dalla direttiva 2008/57/CE.
- (4) La Commissione ha adottato la propria raccomandazione 2011/217/UE ⁽³⁾. Tale raccomandazione aveva lo scopo di chiarire la procedura di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli prevista dalla direttiva 2008/57/CE.
- (5) Al fine di discutere e analizzare le questioni relative alla messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli emerse a seguito dell'adozione della raccomandazione 2011/217/UE, quest'ultima ha istituito nel 2011 una task force con il compito di seguire il processo di autorizzazione dei veicoli. La relazione finale della task force è stata pubblicata sul sito web dell'Agenzia nel luglio 2012.
- (6) Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha adottato le sue proposte legislative per un quarto pacchetto ferroviario che tengono conto dei risultati conseguiti dalla citata task force e includono una procedura migliorata per l'autorizzazione di veicoli e sottosistemi. I chiarimenti contenuti nella presente raccomandazione sono necessari per ottimizzare l'attuazione dell'attuale quadro giuridico.

⁽¹⁾ Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

⁽³⁾ Raccomandazione 2011/217/UE della Commissione, del 29 marzo 2011, relativa all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli a norma della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 95 dell'8.4.2011, pag. 1).

- (7) È pertanto necessario ampliare l'ambito di applicazione della raccomandazione 2011/217/UE per includervi altri aspetti relativi alla procedura di autorizzazione e di chiarire ulteriormente i seguenti aspetti:
- la relazione tra i requisiti essenziali, le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e le norme nazionali,
 - l'uso dei metodi comuni di sicurezza a fini di autorizzazione,
 - integrità delle STI e delle norme nazionali,
 - le verifiche che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'autorizzazione di messa in servizio,
 - le prove,
 - la dichiarazione di verifica del fabbricante o dell'ente appaltante,
 - mutuo riconoscimento,
 - la scheda tecnica,
 - i ruoli e le responsabilità prima, durante e dopo l'autorizzazione,
 - il ruolo del sistema di gestione della sicurezza, e
 - la gestione delle modifiche.
- (8) Per motivi di chiarezza e di semplificazione, è preferibile sostituire la raccomandazione 2011/217/UE con la presente raccomandazione.
- (9) Dopo aver consultato il comitato di cui all'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

1. Gli Stati dovrebbero provvedere affinché le autorità nazionali preposte alla sicurezza, le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, gli organismi di valutazione, i soggetti responsabili della manutenzione, i fabbricanti, i richiedenti l'autorizzazione di messa in servizio e gli altri soggetti che intervengono nel processo di autorizzazione alla messa in servizio e uso di sottosistemi strutturali e veicoli siano a conoscenza dei principi e degli orientamenti di cui ai paragrafi da 2 a 116 e che ne tengano debitamente conto.

DEFINIZIONI

2. Ai fini della presente raccomandazione è opportuno applicare le definizioni di cui alla direttive 2008/57/CE e 2004/49/CE. In particolare, i termini «imprese ferroviarie», «gestori dell'infrastruttura», «detentori dei veicoli» e «soggetti responsabili della manutenzione» sono utilizzati sulla base dei rispettivi ruoli e responsabilità, quali definiti agli articoli 3 e 4 della direttiva 2004/49/CE. Qualsiasi organismo che ricopre uno dei ruoli di cui ai citati articoli può ricoprire anche altri ruoli (ad esempio un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura possono essere anche detentori di veicoli). È opportuno applicare inoltre le seguenti definizioni:
 - a) «stato di funzionamento di progetto»: il normale modo di funzionamento e le condizioni di degrado prevedibili (compresa l'usura) nei limiti e nelle condizioni di utilizzo specificate nei fascicoli tecnici e di manutenzione. Esso riguarda tutte le condizioni in cui un sottosistema è destinato a operare e i suoi limiti tecnici;
 - b) «caratteristiche essenziali di progetto», le caratteristiche di un sottosistema, quali definite nel certificato di esame del tipo o del progetto;
 - c) «integrazione in condizioni di sicurezza», gli interventi necessari per incorporare un elemento (ad esempio, un tipo di veicolo, un progetto di rete, un sottosistema, una parte, un componente, un costituente, un software, una procedura, un'organizzazione nuovi) in un sistema più grande non creano un rischio inaccettabile per il sistema che ne risulta;

- d) «accertamento della compatibilità tecnica con la rete», la verifica e la documentazione nel fascicolo tecnico che accompagna la dichiarazione CE di verifica dei parametri del tipo di veicolo che sono pertinenti ai fini della compatibilità del veicolo con una data rete e, se del caso, della conformità ai valori limite specificati per tale rete; detti parametri comprendono caratteristiche e funzioni fisiche; occorre procedere alla verifica sulla base delle norme applicabili a una data rete;
- e) «compatibilità tecnica», la capacità di due o più sottosistemi strutturali, o parti di essi, che abbiano almeno un'interfaccia comune, di interagire tra di loro mantenendo al contempo il loro stato di funzionamento di progetto individuale e il rispettivo livello di prestazioni attese;
- f) «organismo di valutazione», l'organismo notificato, l'organismo designato o l'organismo preposto alla valutazione del rischio;
- g) «organismo notificato», un organismo quale definito all'articolo 2, lettera j), della direttiva 2008/57/CE;
- h) «organismo designato», un organismo designato da uno Stato membro in conformità all'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE con il compito di verificare la conformità di un sottosistema alle norme nazionali;
- i) «organismo di valutazione del rischio», un organismo quale definito all'articolo 3, paragrafo 14, del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione ⁽¹⁾;
- j) «dichiarazione CE di verifica», in relazione a un sottosistema, la dichiarazione «CE» di verifica redatta in conformità all'articolo 18 e all'allegato V della direttiva 2008/57/CE, ovvero una dichiarazione attestante che il sottosistema è conforme ai requisiti della legislazione europea pertinente, comprese le eventuali norme nazionali utilizzate per dare attuazione ai requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE;
- k) «progetto di rete», un progetto che consiste nella messa in servizio di apparecchiature fisse nuove, rinnovate o ristrutturate composte di più di un sottosistema strutturale;
- l) «caratteristiche della rete», le caratteristiche di una rete quali definite dalle STI e, se pertinente, dalle norme nazionali;
- m) «fascicolo tecnico che accompagna la dichiarazione CE di verifica», una combinazione di tutti i fascicoli e della documentazione raccolti dal richiedente come richiesto da tutta la legislazione UE applicabile per un sottosistema;
- n) «documentazione presentata ai fini dell'autorizzazione», il fascicolo presentato dal richiedente all'autorità nazionale di sicurezza contestualmente alla richiesta di autorizzazione;
- o) «richiedente», il firmatario della dichiarazione «CE» di verifica in conformità all'articolo 18 della direttiva 2008/57/CE che richiede l'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema. Qualora sia richiesta l'applicazione di un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (CSM RA) a norma dell'articolo 15 della direttiva 2008/57/CE, il ruolo del «proponente» conformemente al CSM RA dovrebbe essere assunto dal richiedente l'autorizzazione;
- p) «richiedente l'autorizzazione per veicolo/progetto di rete», l'ente che richiede l'autorizzazione di messa in servizio rispettivamente di un veicolo o progetto di rete. Qualora sia richiesta l'applicazione di un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (CSM RA) a norma dell'articolo 15 della direttiva 2008/57/CE, il ruolo del «proponente» conformemente al CSM RA dovrebbe essere assunto dal richiedente l'autorizzazione.

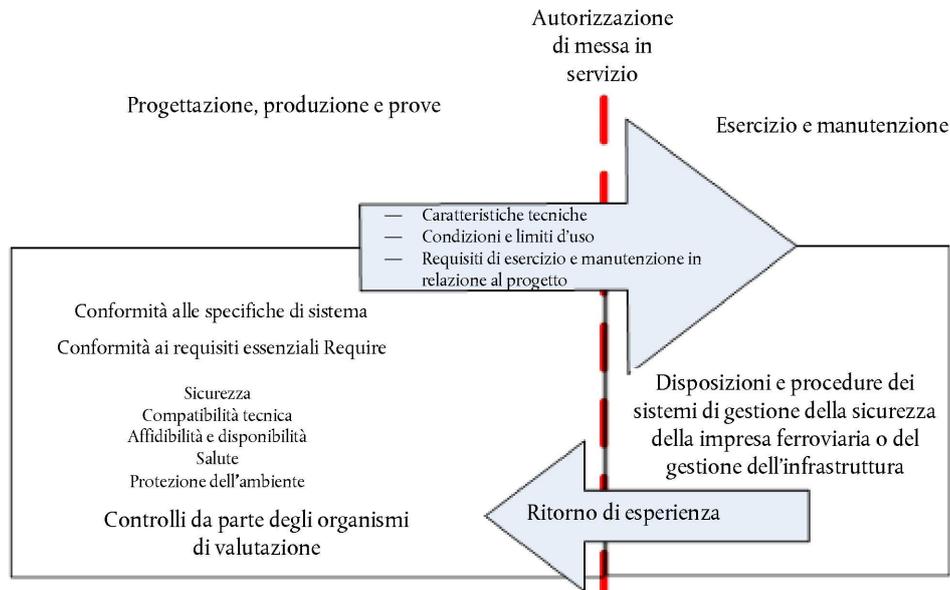
AUTORIZZAZIONE DI MESSA IN SERVIZIO DI SOTTOSISTEMI

3. L'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema è il riconoscimento da parte dello Stato membro che, per il sottosistema in parola, il richiedente ha dimostrato che, nello stato di funzionamento di progetto, esso è conforme a tutti i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE ⁽²⁾ allorché viene integrato nel sistema ferroviario. Conformemente all'articolo 17, paragrafo 1, della stessa direttiva, tale riconoscimento avviene in forma

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009 (GU L 121 del 3.5.2013, pag. 11).

⁽²⁾ La direttiva 2008/57/CE stabilisce all'allegato III i requisiti essenziali per il sistema ferroviario (articolo 3, paragrafo 1). Tali requisiti sono specifici del settore ferroviario. Il sistema ferroviario, i sottosistemi, i componenti di interoperabilità e tutte le interfacce devono soddisfare tali requisiti essenziali (articolo 4, paragrafo 1). Il rispetto dei requisiti essenziali costituisce un prerequisito per la messa in servizio di un sottosistema strutturale. Il rispetto dei requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE lascia impregiudicata l'applicazione di altre disposizioni UE (articolo 3, paragrafo 2).

di dichiarazione «CE» di verifica. Il grafico che segue sintetizza le attività che precedono e seguono l'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema strutturale:



AUTORIZZAZIONE DI MESSA IN SERVIZIO DEI VEICOLI E AUTORIZZAZIONE DEI TIPI DI VEICOLO

- Ai fini dell'autorizzazione un veicolo è composto dal sottosistema materiale rotabile e, se applicabile, dal sottosistema controllo-comando e segnalamento a bordo. L'autorizzazione di un tipo di veicolo o la singola autorizzazione di messa in servizio di un veicolo costituisce un'autorizzazione collettiva del o dei sottosistemi che compongono il veicolo.
- I requisiti derivanti dai sottosistemi funzionali e che hanno un'incidenza sullo stato (di funzionamento) di progetto di un veicolo (inclusi ad esempio i requisiti sulle prestazioni di esercizio) sono stabiliti dalle pertinenti STI strutturali o, se consentito dalla direttiva 2008/57/CE, o dalle norme nazionali (ad esempio, sistemi CCS di classe B).
- Poiché i veicoli si compongono di uno o più sottosistemi, le disposizioni relative ai sottosistemi di cui al capo IV della direttiva 2008/57/CE si applicano ai sottosistemi pertinenti dei veicoli o dei tipi di veicolo, fatte salve le altre disposizioni del capo V.
- Per quanto concerne le autorizzazioni relative a veicoli composti da più di un sottosistema, il richiedente l'autorizzazione del veicolo o tipo di veicolo può integrare le dichiarazioni «CE» di verifica relative ai due sottosistemi in un'unica dichiarazione «CE» di verifica, come indicato all'allegato V della direttiva 2008/57/CE, per dimostrare che i veicoli di questo tipo considerati globalmente nel loro stato di funzionamento di progetto, quando integrati nel sistema ferroviario, sono conformi ai requisiti della pertinente legislazione europea, compresi i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE.
- Una singola autorizzazione per il tipo di veicolo o un'autorizzazione di messa in servizio di singoli veicoli dovrebbe essere sufficiente per l'intera rete ferroviaria dell'UE, allorché sono soddisfatte le condizioni specificate nella direttiva 2008/57/CE. È il caso, ad esempio, di un veicolo o tipo di veicolo conforme alla STI che può ottenere l'autorizzazione a condizione che sia destinato a circolare esclusivamente su una rete conforme alla STI (ma solo quando le pertinenti STI, applicate nelle rispettive autorizzazioni, non contengano punti in sospeso e casi specifici relativi alla compatibilità tra la rete e il veicolo).
- Le procedure di autorizzazione dei tipi di veicolo e dei singoli veicoli sono armonizzate e prevedono fasi chiaramente definite e limiti temporali fissi.
- Le norme applicabili all'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli e dei tipi di veicoli dovrebbero essere stabili, trasparenti e non discriminatorie. Esse dovrebbero essere costituite da STI ovvero, nei casi consentiti dalla direttiva 2008/57/CE, da norme nazionali notificate alla Commissione e consultabili in una banca dati istituita dalla Commissione. Dal momento in cui una STI viene adottata, gli Stati membri non dovrebbero

emanare alcuna norma nazionale relativa a prodotti o parti di sottosistemi che rientrano nell'ambito di applicazione di tale STI (fatta eccezione per quelli dichiarati «punti in sospeso»). Nel caso di veicoli e tipi di veicoli non conformi alle STI, il principio del mutuo riconoscimento dovrebbe essere applicato quanto più possibile per evitare requisiti e verifiche superflui, salvo qualora ciò sia strettamente necessario per verificare la compatibilità tecnica di un veicolo di questo tipo con la rete pertinente.

11. Le autorizzazioni relative ai veicoli dovrebbero fare riferimento alle caratteristiche dello stato di funzionamento di progetto del veicolo, compresi i limiti e le condizioni d'uso, e indicare la o le reti ⁽¹⁾ dello o degli Stati membri per le quali sono autorizzati i veicoli di tale tipo. Le caratteristiche tecniche menzionate nell'autorizzazione dovrebbero essere:
 - dichiarate dai fabbricanti o enti appaltanti nel loro ruolo di richiedenti l'autorizzazione di un veicolo o tipo di veicolo,
 - verificate e certificate dagli organismi di valutazione, e
 - documentate nel fascicolo tecnico che accompagna la dichiarazione CE di verifica.
12. Le caratteristiche tecniche indicate nella raccomandazione 11 di cui sopra sono le stesse per ogni singolo veicolo appartenente allo stesso tipo di veicolo.
13. L'autorizzazione del tipo, come pure l'autorizzazione di messa in servizio di un singolo veicolo, non dovrebbero essere riferite a tratte, imprese ferroviarie, detentori di veicoli o soggetti responsabili della manutenzione (SRM) specifici.
14. Per fare in modo che non sia necessario autorizzare tipi di veicolo e messa in servizio di singoli veicoli per tratte specifiche e per evitare di dover rilasciare una nuova autorizzazione in caso di modifica delle caratteristiche di una tratta, gli eventuali limiti e condizioni associati all'autorizzazione del veicolo dovrebbero essere specificati in termini di parametri delle caratteristiche tecniche di progetto dell'infrastruttura e non in termini geografici.

AUTORIZZAZIONE DEL TIPO

15. Le caratteristiche dello stato di funzionamento di progetto di un veicolo sottoposte a valutazione ai fini del rilascio dell'autorizzazione sono le caratteristiche associate al tipo di veicolo. Un tipo di veicolo può ottenere la prima autorizzazione a norma dell'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE e, successivamente, i singoli veicoli di tale tipo (inclusa una serie di singoli veicoli) possono essere autorizzati mediante verifica della loro conformità al tipo, in conformità all'articolo 26, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE. In alternativa, l'autorizzazione del primo veicolo di un tipo costituisce autorizzazione del tipo di veicolo, in conformità all'articolo 26, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE. Ciò consente inoltre di rilasciare l'autorizzazione a singoli veicoli successivi dello stesso tipo mediante verifica della loro conformità al tipo, in conformità all'articolo 26, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE. Il concetto dell'autorizzazione del tipo di veicolo consente ai fabbricanti di immettere sul mercato e inserire nei loro cataloghi tipi di veicoli e di offrire quindi ai clienti i benefici di un'autorizzazione prima ancora di aver costruito i singoli veicoli di tali tipi che possono essere ordinati dai clienti. Uno degli obiettivi di questa impostazione è l'eliminazione dei rischi connessi con l'autorizzazione a beneficio di chi acquista veicoli dei tipi di cui trattasi.
16. Il concetto di tipo è inoltre importante per la compatibilità con la tratta. Per valutare se una tratta consenta la circolazione di un treno, l'impresa ferroviaria confronta le caratteristiche di un treno composto da veicoli di un certo tipo con le informazioni fornite dal gestore dell'infrastruttura tramite il registro dell'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura sono già tenuti a rendere pubblica la natura dell'infrastruttura (a norma della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ per quanto riguarda l'accesso alla rete; a norma delle direttive 2004/49/CE e 2008/57/CE e della STI relativa a «esercizio e gestione del traffico», per quanto riguarda l'esercizio). Fino a quando il registro dell'infrastruttura non sia stato istituito e venga alimentato, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero pubblicare le informazioni in altra forma. Ciò non conferisce ai gestori dell'infrastruttura la facoltà di imporre una sorta di seconda autorizzazione ai veicoli o treni delle imprese ferroviarie.
17. I processi di autorizzazione dei veicoli e l'esercizio e la manutenzione successivi di specifici veicoli costituiscono due processi chiaramente distinti e disciplinati da disposizioni diverse. In virtù di tale separazione, i veicoli dello stesso tipo possono essere immessi sul mercato da parte di fabbricanti già in possesso di autorizzazione, impiegati da imprese ferroviarie diverse e sottoposti a manutenzione da soggetti responsabili della manutenzione (SRM) diversi, in conformità a differenti programmi di manutenzione in funzione del contesto operativo.

⁽¹⁾ Il territorio di uno Stato membro può comprendere una o più reti ferroviarie.

⁽²⁾ Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29).

18. Per tipi di veicoli destinati a essere autorizzati in più di uno Stato membro (ad esempio, per l'utilizzo nei corridoi), le autorità nazionali di sicurezza possono decidere di cooperare per rilasciare contemporaneamente la prima e le successive autorizzazioni (autorizzazione «simultanea»). In questo modo le pertinenti autorità nazionali di sicurezza possono ripartirsi i compiti (ad esempio, ciascuna di esse potrebbe occuparsi di un'area tematica) e l'autorità nazionale di sicurezza che rilascia la prima autorizzazione può riconoscere il lavoro effettuato da altre autorità nazionali di sicurezza e avvalersene.

AUTORIZZAZIONE DI MESSA IN SERVIZIO DEI SOTTOSISTEMI DI IMPIANTI FISSI

19. In relazione agli impianti fissi si deve sottolineare che le pertinenti STI non contengono una serie completa di requisiti ai quali il pertinente sottosistema deve essere conforme. I requisiti contenuti nelle STI comprendono gli elementi pertinenti ai fini della compatibilità dei sottosistemi di impianti fissi con un veicolo conforme alla STI.
20. Al fine di soddisfare i requisiti essenziali di tutta la legislazione UE applicabile, nel caso degli impianti fissi gli Stati membri, oltre all'applicazione delle STI, possono chiedere l'applicazione di altre norme — che non devono necessariamente essere armonizzate per essere conformi agli obiettivi della direttiva 2008/57/CE — ad esempio nei settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità, dei codici di protezione antincendio ecc. Tali norme, tuttavia, non dovrebbero essere in contrasto con le disposizioni delle STI.
21. Per quanto concerne i progetti di rete composti da più di un sottosistema di impianto fisso, si suggerisce che, per semplificare la procedura, il richiedente integri, come indicato all'allegato V della direttiva 2008/57/CE, le dichiarazioni «CE» di verifica relative a ciascun sottosistema in un'unica dichiarazione «CE» di verifica per il progetto di rete nel suo complesso per dimostrare che tale progetto di rete, quando integrato nel sistema ferroviario, è conforme ai requisiti della pertinente legislazione europea, compresi i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE.
22. Le norme nazionali applicabili all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi di impianti fissi dovrebbero essere stabili, trasparenti e non discriminatorie. Fatte salve le precedenti raccomandazioni 19 e 20, le norme relative ai requisiti essenziali del sistema ferroviario di cui alla direttiva 2008/57/CE dovrebbero essere STI o, se consentito dalla direttiva 2008/57/CE, norme nazionali notificate alla Commissione e messe a disposizione tramite una banca dati istituita dalla Commissione. Dal momento in cui una STI viene adottata, gli Stati membri non dovrebbero emanare alcuna norma nazionale relativa a prodotti o parti di sottosistemi rientranti nell'ambito di applicazione di tale STI (fatta eccezione per quelli dichiarati «punti in sospenso» nella pertinente STI).
23. Un'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi di impianti fissi dovrebbe fare riferimento alle loro caratteristiche tecniche, compresi i limiti e le condizioni d'uso. Le caratteristiche tecniche menzionate nell'autorizzazione di messa in servizio dovrebbero essere:
- dichiarate dal richiedente,
 - verificate e certificate dagli organismi di valutazione, e
 - documentate nel fascicolo tecnico che accompagna la dichiarazione CE di verifica.
24. Il processo di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi di impianti fissi e l'esercizio e manutenzione di tali sottosistemi sono due processi nettamente distinti e disciplinati da disposizioni diverse.

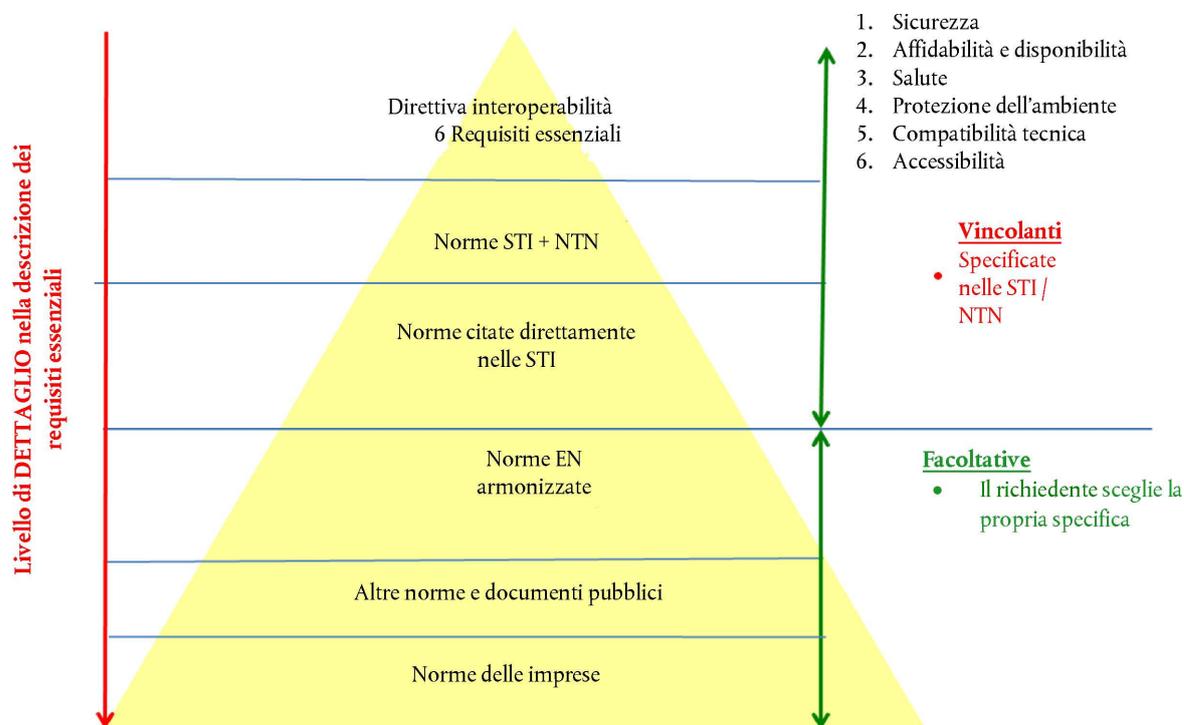
REQUISITI ESSENZIALI, SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ (STI) E NORME NAZIONALI

25. La direttiva interoperabilità stabilisce i requisiti essenziali per il sistema ferroviario. Si tratta «dell'**insieme** delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce» [articolo 2, lettera g), della direttiva 2008/57/CE]. I requisiti essenziali per il sistema ferroviario sono pertanto esaustivi. Gli Stati membri o le autorità nazionali di sicurezza non sono autorizzati a stabilire eventuali requisiti o condizioni diversi da quelli previsti all'articolo 17.
26. La compatibilità tecnica all'interfaccia tra rete e veicoli è fondamentale ai fini della sicurezza. Sebbene gli aspetti legati alla sicurezza di tale interfaccia possano essere dimostrati per mezzo di sistemi di riferimento o determinazioni accurate dei rischi conformemente al regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione ⁽¹⁾, ai fini dell'interoperabilità è necessario che la compatibilità tecnica sia dimostrata sulla base delle norme

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione, del 24 aprile 2009, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (CSM RA) (GU L 108 del 29.4.2009, pag. 4). A decorrere dal 21 maggio 2015 tale regolamento sarà abrogato e sostituito dal regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013.

armonizzate dell'Unione, ovvero le STI, o, in assenza di STI, sulla base di norme nazionali. Pertanto, a fini di interoperabilità, le interfacce tra veicoli e rete dovrebbero essere dimostrate utilizzando un approccio basato sulle norme.

27. Di conseguenza, da un lato le STI dovrebbero specificare in modo esaustivo le interfacce cui si fa riferimento nella raccomandazione 26. Ogni parametro e interfaccia fondamentali del sistema di cui trattasi, che devono essere esplicitamente verificati ai fini dell'autorizzazione, dovrebbero inoltre essere integralmente specificati nelle STI, unitamente ai pertinenti requisiti di valutazione della conformità.
28. D'altro canto, tuttavia, le STI dovrebbero limitarsi a specificare i requisiti «nella misura necessaria» a garantire un livello ottimale di armonizzazione tecnica e le disposizioni obbligatorie necessarie per soddisfare i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE e per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 di tale direttiva (articolo 5, paragrafo 3). Le STI dovrebbero pertanto limitarsi a specificare i requisiti con il livello di dettaglio necessario per conseguire detti obiettivi nel rispetto dei requisiti essenziali. Esse dovrebbero inoltre specificare le interfacce tra sottosistemi. Ciascuna STI indica un sottosistema target raggiungibile in maniera progressiva entro un lasso di tempo ragionevole.
29. Al fine di rispettare i requisiti essenziali, i richiedenti dovrebbero essere liberi di utilizzare le soluzioni tecniche di loro scelta, purché le specifiche di tali soluzioni tecniche siano conformi alle STI o ad altri atti legislativi applicabili.
30. Per conseguire l'obiettivo della creazione di uno spazio ferroviario europeo unico senza frontiere interne, le specifiche tecniche dei prodotti conformi ai requisiti essenziali possono essere definite mediante norme armonizzate (norme EN). In alcuni casi, le norme armonizzate che includono i parametri fondamentali delle STI conferiscono presunzione di conformità a determinati punti delle STI. Nello spirito del nuovo approccio all'armonizzazione tecnica e alla normalizzazione, l'applicazione di tali norme continua ad avvenire su base volontaria ma i loro riferimenti sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* (GUUE) e dovrebbero essere riportati nella guida all'applicazione delle STI per facilitarne l'uso da parte dell'industria. Tali specifiche dovrebbero rimanere complementari alle STI.
31. La gerarchia e il livello di dettaglio delle specifiche menzionate nelle raccomandazioni da 26 a 30 sono illustrati nel grafico che segue:



32. Le STI non dovrebbero ripetere disposizioni finalizzate a garantire che lo stato di funzionamento di progetto di un sottosistema o veicolo rispetti i requisiti di altre direttive applicabili.
33. Anche i requisiti emananti da disposizioni UE diverse dalla direttiva 2008/57/CE devono essere applicati quando un sottosistema o veicolo è progettato/pianificato e messo nello stato di funzionamento di progetto. Il richiedente dovrebbe accertarsi che tali requisiti siano rispettati.

34. Fatte salve le raccomandazioni da 19e 20, le norme nazionali possono continuare ad essere applicate per le autorizzazioni esclusivamente nei casi specificati dall'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE. Nella fattispecie:
- i casi in cui non esistono STI pertinenti, ad esempio:
 - a) i punti in sospenso delle STI;
 - b) le reti e i veicoli che non rientrano (o che non sono destinati a rientrare) nell'ambito di applicazione delle STI;
 - c) i requisiti relativi a sistemi preesistenti (ad esempio, interfacce di sistemi non destinati a rientrare nell'ambito di applicazione delle STI);
 - d) i requisiti relativi a veicoli non conformi alle STI messi in servizio prima dell'entrata in vigore delle STI o durante un periodo transitorio,
 - le deroghe cui si applica l'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE;
 - come casi specifici definiti nelle STI che includono differenze nazionali nel sistema target.
35. Nei casi elencati nella raccomandazione 34, gli Stati membri dovrebbero utilizzare, rendere pubbliche e applicare le norme che trattano i requisiti essenziali, compresa la compatibilità tecnica tra i veicoli e la loro rete. Al fine di preservare il livello esistente di interoperabilità ed evitare discriminazioni tra richiedenti, tali norme dovrebbero avere lo stesso livello di dettaglio delle STI e contenere requisiti non ambigui (ad esempio, dovrebbero specificare i valori dei vari parametri, nonché i metodi di valutazione della conformità).
36. Se viene presentata una domanda di autorizzazione supplementare per un tipo di veicolo o singoli veicoli esistenti non conformi alla STI, a norma dell'articolo 25 della direttiva 2008/57/CE gli Stati membri possono limitarsi a verificarne la compatibilità con la loro rete. In applicazione del mutuo riconoscimento, di cui alle raccomandazioni da 52 a 54, gli Stati membri dovrebbero riconoscere la prima autorizzazione di messa in servizio a meno che non siano in grado di dimostrare (al richiedente l'autorizzazione supplementare) che sussiste un rischio significativo per la sicurezza. Ciò è coerente con la necessità di evitare discriminazioni tra tipi di veicoli e singoli veicoli autorizzati inizialmente in uno Stato membro.
37. Pertanto, a fini di chiarezza, nelle norme nazionali gli Stati membri dovrebbero indicare quali disposizioni si applicano: esclusivamente ai veicoli nuovi e ai sottosistemi all'atto della prima autorizzazione; e/ai tipi esistenti; e/o ai veicoli esistenti che devono ottenere una nuova autorizzazione in seguito a rinnovo o ristrutturazione; e/o a tutti i sottosistemi e veicoli già in servizio.

UTILIZZO DEI METODI COMUNI DI SICUREZZA PER LA DETERMINAZIONE E VALUTAZIONE DEI RISCHI (CSM RA) E DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA (SMS)

38. Nell'ambito dell'autorizzazione di messa in servizio il CSM RA è obbligatorio soltanto nei casi seguenti:
- a) quando ciò sia richiesto per un particolare soggetto dalla STI o norma nazionale applicabile ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE;
 - b) quando ciò sia richiesto dall'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE per effettuare l'integrazione sicura dei sottosistemi laddove non siano disponibili norme obbligatorie.
- In tutti gli altri casi l'uso del CSM RA non è obbligatorio nell'ambito di tale autorizzazione.
39. Il termine «integrazione sicura» può essere utilizzato in riferimento a:
- a) l'integrazione sicura tra elementi che compongono un sottosistema;
 - b) l'integrazione sicura tra sottosistemi che costituiscono un veicolo o progetto di rete;
- e, per i veicoli:
- c) l'integrazione sicura di un veicolo con le caratteristiche della rete;
 - d) l'integrazione sicura dei veicoli nel sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie. Ciò comprende le interfacce tra veicoli, le interfacce con il personale incaricato del funzionamento dei sottosistemi e le attività di manutenzione da parte dei soggetti responsabili della manutenzione (SRM);

- e) l'integrazione sicura di un treno con le tratte specifiche su cui opera;
- e per i progetti di rete:
- f) l'integrazione sicura di un progetto di rete con le caratteristiche del veicolo definite nelle STI e nelle norme nazionali;
- g) l'integrazione sicura con parti adiacenti della rete (sezioni di linea);
- h) l'integrazione sicura di un progetto di rete nei sistemi di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura. Ciò comprende le interfacce con il personale incaricato del funzionamento del progetto di rete e le attività di manutenzione da parte del gestore dell'infrastruttura o dei suoi contraenti;
- i) l'integrazione sicura di un progetto di rete con i treni specifici che operano sulla stessa.
40. Per quanto riguarda la relazione tra l'integrazione sicura e l'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli:
- le lettere a), b) e c) della raccomandazione 39 dovrebbero essere attuate prima dell'autorizzazione di messa in servizio. Eventuali condizioni e limiti da esse derivanti (ad esempio, eventuali limitazioni relative alla composizione di un treno comprendente l'esercizio in unità multiple o l'esercizio delle locomotive insieme ai veicoli che formano il treno) dovrebbero essere indicati nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica di cui all'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE in modo tale che gli utilizzatori del sottosistema o del veicolo autorizzato possano applicare tali condizioni e limiti d'uso sulla base del proprio sistema di gestione della sicurezza,
 - la lettera d) della raccomandazione 39 non è parte integrante del processo di autorizzazione. Essa dovrebbe essere applicata dall'impresa ferroviaria tenendo in debito conto tutte le condizioni e i limiti d'uso che derivano dalle lettere a), b) e c) e la verifica della conformità alle STI e alle norme nazionali applicabili,
 - la lettera e) della raccomandazione 39 non è parte integrante del processo di autorizzazione. Essa dovrebbe essere applicata dall'impresa ferroviaria sulla base di tutte le informazioni necessarie a quest'ultima per determinare le caratteristiche di un treno e verificare la compatibilità treno-tratta (ad esempio, le condizioni d'uso, i valori dei parametri di interfaccia) sulla base delle lettere a), b) e c) e delle informazioni contenute nel registro dell'infrastruttura.
- 40 bis. Per quanto riguarda la relazione tra l'integrazione sicura e l'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi fissi e progetti di rete:
- le lettere a), b) f) e g) della raccomandazione 39 dovrebbero essere attuate prima dell'autorizzazione di messa in servizio. Eventuali condizioni e limiti da esse derivanti dovrebbero essere indicati nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica di cui all'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE in modo tale che gli utilizzatori del sottosistema o del progetto di rete autorizzato possano applicare tali condizioni e limiti d'uso sulla base del proprio sistema di gestione della sicurezza,
 - la lettera h) della raccomandazione 39 non è parte integrante del processo di autorizzazione. Essa dovrebbe essere applicata dal gestore dell'infrastruttura tenendo in debito conto tutte le condizioni e i limiti d'uso che derivano dalle lettere a), b) e c) e la verifica della conformità alle STI e alle norme nazionali applicabili,
 - la lettera i) della raccomandazione 39 non è parte integrante del processo di autorizzazione. Essa dovrebbe essere applicata dal gestore dell'infrastruttura sulla base di tutte le informazioni necessarie a quest'ultimo per determinare le caratteristiche di una tratta e verificare la compatibilità treno-tratta (ad esempio, le condizioni d'uso, i valori dei parametri di interfaccia) sulla base delle lettere a), b) e c) e delle informazioni contenute nel registro dei tipi di veicolo.
41. Per quanto concerne l'applicazione del CSM RA per verificare l'integrazione sicura prima dell'autorizzazione di messa in servizio:
- la lettera a) della raccomandazione 39 è pienamente in linea con l'ambito di applicazione delle STI relative ai sottosistemi; qualora non vi siano norme tecniche esplicite in materia, la STI può adottare un approccio basato sul rischio, richiedere l'applicazione del CSM RA e specificare il livello accettabile ai fini del controllo del rischio,
 - in assenza di norme obbligatorie (STI, norme nazionali) che contemplino integralmente tale interfaccia, la lettera b) della raccomandazione 39 dovrebbe essere verificata applicando il CSM RA,

- la lettera c) della raccomandazione 39 dovrebbe essere pienamente contemplata dalle STI e, se previsto dall'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE, dalle norme nazionali; la verifica sulla base delle norme dovrebbe essere eseguita da un organismo notificato o designato nell'ambito delle sue responsabilità per la «la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato» (articolo 18 della direttiva 2008/57/CE), perché in caso contrario verrebbero disattesi i requisiti di trasparenza, non discriminazione e interoperabilità.
- L'applicazione del CSM RA non è pertanto obbligatoria per la lettera c) della raccomandazione 39 nei casi in cui esistono STI o norme nazionali. Nei casi in cui le norme nazionali non specificano interamente tale interfaccia (ad esempio, sistemi di segnalamento preesistenti e soluzioni innovative), tali norme potrebbero richiedere l'applicazione del CSM RA per la valutazione dei rischi non contemplati.

INTEGRITÀ DELLE STI E DELLE NORME NAZIONALI

42. È noto che le STI sono state elaborate da un gruppo di esperti delle associazioni del settore e delle autorità nazionali di sicurezza, basandosi sulle norme nazionali e l'esperienza pratica. Le STI rappresentano le conoscenze all'avanguardia o le migliori conoscenze disponibili elaborate dall'Agenzia in cooperazione con i citati esperti e riesaminate dal comitato di cui all'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE. Per questo le STI sono state riconosciute dagli Stati membri come commisurate allo scopo (compresi i punti in sospeso) e sono giuridicamente vincolanti. La verifica o la convalida di questi requisiti obbligatori non rientra nel processo di autorizzazione.
43. Tuttavia, al fine di preservare l'integrità delle STI e delle norme nazionali, ogni soggetto che in qualsiasi momento constati una possibile lacuna nelle STI o nelle norme nazionali è tenuto a comunicare le sue perplessità urgentemente, con tutti i giustificativi del caso e utilizzando le procedure a tale scopo previste, in modo che tutti i soggetti interessati vengano immediatamente a conoscenza di tale possibile lacuna e possano adottare le misure adeguate.
44. Gli Stati membri dovrebbero adottare misure adeguate per modificare norme nazionali lacunose o incompatibili.
45. In caso di carenze delle STI si applica l'articolo 7 della direttiva 2008/57/CE e vi si pone rimedio mediante:
 - a) un parere tecnico dell'Agenzia; o
 - b) una modifica della STI;
o entrambi.A seconda dei casi una STI può essere modificata:
 - 1) cambiando la specifica del sistema target;
 - 2) aggiungendo casi specifici, quando essi riguardino soltanto un numero limitato di Stati membri e l'armonizzazione a livello UE non sia ritenuta necessaria;
 - 3) aggiungendo punti in sospeso, quando l'armonizzazione a livello UE è necessaria ma non può ancora essere trattata esplicitamente nella STI.

VERIFICHE CHE NON RIENTRANO NELL'AMBITO DI APPLICAZIONE DELL'AUTORIZZAZIONE DI MESSA IN SERVIZIO

46. La verifica della compatibilità treno-tratta dovrebbe essere indipendente dall'autorizzazione dei messa in servizio di un tipo di veicolo o di un singolo veicolo. La verifica della compatibilità treno-tratta è gestita da un'impresa ferroviaria (o da un gestore dell'infrastruttura se espleta servizi ferroviari) come parte del processo di pianificazione (ad esempio quando presenta offerte per collegamenti) e su base giornaliera attraverso il proprio sistema di gestione della sicurezza. L'impresa ferroviaria dovrebbe stabilire la compatibilità acquisendo informazioni dal gestore dell'infrastruttura tramite il registro dell'infrastruttura e dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica dei veicoli definita in fase di autorizzazione e mantenuta in seguito. Nel periodo transitorio, ovvero fino all'istituzione del registro dell'infrastruttura e al suo completamento con tutti i dati pertinenti ai fini della verifica di compatibilità con la rete, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero fornire alle imprese ferroviarie le necessarie informazioni con altri mezzi trasparenti.
47. La verifica della capacità di un'impresa ferroviaria di gestire l'esercizio e la manutenzione dei veicoli non rientra nel processo che conduce all'autorizzazione, quanto piuttosto nel processo di autorizzazione della sicurezza e nella vigilanza continua da parte dell'autorità nazionale di sicurezza.
48. La verifica della capacità di un gestore dell'infrastruttura di gestire l'esercizio e la manutenzione dei progetti di rete non rientra nel processo che conduce all'autorizzazione, quanto piuttosto nel processo di autorizzazione della sicurezza e nella vigilanza continua da parte dell'autorità nazionale di sicurezza.

49. Verificare la capacità di un soggetto responsabile della manutenzione di gestire la manutenzione di un veicolo non rientra nel processo di autorizzazione, ma è parte integrante del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria. Qualora si applichi il processo di certificazione di un soggetto responsabile della manutenzione, il sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria può tenere conto di tale processo.
50. Ne consegue che il richiedente l'autorizzazione per un tipo di veicolo o l'autorizzazione di messa in servizio di un singolo veicolo o sottosistema non è tenuto a valutare l'incidenza dei possibili cambiamenti determinati da un progetto di veicolo o sottosistema sul sistema ferroviario nel suo complesso. Se il richiedente è l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura che intende operare il veicolo o il sottosistema in parola, l'applicazione del CSM RA in quanto impresa ferroviaria o gestore dell'infrastruttura responsabili della gestione del cambiamento alla parte del sistema ferroviario di loro competenza è indipendente dal loro ruolo di richiedenti l'autorizzazione di messa in servizio.
51. In pratica, se il fabbricante realizza uno specifico progetto su incarico di un'impresa ferroviaria, si registra di solito una sovrapposizione temporale tra:
- la verifica di conformità di un sottosistema strutturale al fine di stabilire una dichiarazione di verifica «CE» [attività che include le lettere a), b) e c) della raccomandazione 39], e
 - l'integrazione di tale sottosistema nel sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura [attività che include le lettere d) ed e) della raccomandazione 39].
- Ciò è parte integrante di un corretto progetto di gestione che, in determinate circostanze, consente di ridurre al minimo l'intervallo temporale tra l'autorizzazione di messa in servizio e l'uso effettivo del progetto di veicolo o di rete nelle operazioni commerciali. In queste circostanze l'autorità nazionale di sicurezza agisce contemporaneamente come:
- autorità responsabile del rilascio dell'autorizzazione per un tipo di veicolo o per la messa in servizio di un singolo veicolo, e
 - autorità responsabile della supervisione dei certificati o delle autorizzazioni di sicurezza.

Anche se i due compiti possono sovrapporsi nel tempo, essi dovrebbero essere formalmente indipendenti, in quanto la controparte nel primo caso è il richiedente l'autorizzazione del veicolo o tipo di veicolo mentre nel secondo è l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura che intende utilizzare il sottosistema o veicolo.

MUTUO RICONOSCIMENTO DI NORME E VERIFICHE SUI VEICOLI

52. Gli Stati membri dovrebbero riconoscere reciprocamente le verifiche effettuate conformemente alle norme nazionali di altri Stati membri, a meno che:
- a) non sia dimostrata la compatibilità con la rete; oppure
 - b) uno Stato membro possa dimostrare al richiedente un sostanziale rischio per la sicurezza.
 - c) Il principio del mutuo riconoscimento dovrebbe essere applicato nella misura del possibile al fine di evitare requisiti inutili e verifiche ridondanti, a meno che questi ultimi siano rigorosamente necessari per verificare la compatibilità tecnica del veicolo con la rete pertinente e non siano equivalenti alle norme dello Stato membro di prima autorizzazione.
53. Nel caso di autorizzazioni supplementari, gli Stati membri non dovrebbero rimettere in questione le norme nazionali applicate per autorizzazioni precedenti
- relative ai punti in sospeso non attinenti alla compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete; oppure
 - classificate come appartenenti alla categoria «A» nel documento di riferimento di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2008/57/CE.
54. Nonostante l'assenza di criteri di accettazione del rischio generico nel metodo comune di sicurezza (CSM) per la valutazione del rischio, le valutazioni CSM effettuate nell'ambito delle verifiche previste dalle STI dovrebbero essere reciprocamente riconosciute in conformità all'articolo 7, paragrafo 4, del CSM RA ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Sarà sostituito dall'articolo 15, paragrafo 5, del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013, applicabile a decorrere dal 21 maggio 2015.

RUOLI E RESPONSABILITÀ

55. Prima di poter autorizzare la messa in servizio di un sottosistema, il fabbricante o l'ente appaltante (ovvero, il richiedente ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE) devono effettuare la progettazione, la costruzione e le prove necessarie o farle realizzare sotto la propria responsabilità e firmare una dichiarazione di verifica «CE».
56. Gli organismi notificati verificano la conformità alle STI e redigono il o i certificati di verifica destinati al richiedente. Conformemente a quanto stabilito dall'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE, la verifica svolta dall'organismo notificato «comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli 34 e 35». Ne consegue che l'organismo notificato interviene nella verifica della compatibilità tecnica con altri sottosistemi, il che è coerente con il fatto che la compatibilità tecnica è oggetto delle STI. La portata di queste verifiche è limitata alle pertinenti STI. Ogni organismo notificato prepara la documentazione tecnica riguardante le verifiche che ha effettuato.
57. Le disposizioni della raccomandazione 56 si applicano *mutatis mutandis* agli organismi designati e alle norme nazionali.
58. Sulla base dell'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, le autorità nazionali di sicurezza nell'autorizzare di messa in servizio dovrebbero effettuare una verifica dei documenti che corredano la domanda di messa in servizio e dimostrare l'adeguatezza della procedura di verifica. Questa verifica dovrebbe accertare la completezza, la pertinenza e la coerenza della documentazione presentata ai fini dell'autorizzazione. Essa si limita alle questioni di competenza delle autorità (ferroviarie) nazionali di sicurezza, quali definite nella direttiva 2004/49/CE.
59. Se uno Stato membro (o l'autorità nazionale di sicurezza) riscontra un problema nella domanda di autorizzazione di messa in servizio, nel senso che un sottosistema strutturale corredato di dichiarazione «CE» di verifica accompagnata dalla documentazione tecnica non è del tutto conforme alla direttiva 2008/57/CE e, in particolare non ne soddisfa i requisiti essenziali, dovrebbe applicare l'articolo 19 della direttiva 2008/57/CE. Ciò si applica *mutatis mutandis* ai componenti di interoperabilità in conformità all'articolo 14 della direttiva 2008/57/CE.
60. Le autorità nazionali di sicurezza non dovrebbero ripetere alcuno dei controlli effettuati nell'ambito della procedura di verifica.
61. Le autorità nazionali di sicurezza non dovrebbero cercare di effettuare o replicare il lavoro di pertinenza dei legislatori, degli organismi notificati, degli organismi designati o degli organismi di valutazione del rischio.
62. Alle autorità nazionali di sicurezza non compete né realizzare un'analisi sistematica del lavoro effettuato dal richiedente, dall'organismo notificato, dall'organismo designato o dall'organismo di valutazione del rischio CSM, né effettuare una convalida sistematica dei loro risultati. Le autorità nazionali di sicurezza possono mettere in discussione le verifiche dell'organismo di valutazione soltanto quando nutrano dubbi giustificati in proposito. In questi casi dovrebbero essere rispettati i principi di proporzionalità (tenendo conto del livello di rischio), non discriminazione e trasparenza. In particolare dubbi giustificati possono emergere sulla base dei controlli di cui alla raccomandazione 58 o quando l'esperienza abbia dimostrato che un sottosistema analogo non soddisfa i requisiti essenziali di cui all'articolo 19 della direttiva 2008/57/CE.
63. In conformità all'articolo 28, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE, in relazione agli organismi notificati (e *mutatis mutandis* agli organismi designati), gli Stati membri dovrebbero dotarsi di sistemi finalizzati a garantire la competenza degli organismi di valutazione e adottare misure per risolvere i problemi di non conformità alla legislazione applicabile. Per garantire un approccio coerente la Commissione, assistita dall'Agenzia, dovrebbe svolgere un ruolo di coordinamento in questo ambito.
64. I richiedenti, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, di concerto con i soggetti responsabili della manutenzione, dovrebbero tenere conto dell'esperienza maturata con i progetti di tipi di veicolo o sottosistemi o dell'identificazione di rischi non gestiti e attuare gli opportuni interventi correttivi.
65. I richiedenti dovrebbero porre in atto tali interventi correttivi prima di presentare domanda di autorizzazione e dovrebbero essere obbligati a farlo non appena venga ravvisata una necessità in tal senso.
66. Nel caso di veicoli e sottosistemi già in uso, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero porre in atto tali interventi correttivi nell'ambito dei loro sistemi di gestione della sicurezza. Il sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie dovrebbe garantire che i soggetti incaricati della manutenzione che effettuano la manutenzione dei veicoli da loro utilizzati introducano gli eventuali cambiamenti necessari nel loro sistema di manutenzione.

67. Così come nella fase che precede l'autorizzazione non rientra tra i compiti dell'autorità nazionale di sicurezza specificare una soluzione progettuale, analogamente non spetta alle autorità nazionali di sicurezza, nel loro ruolo di supervisione, imporre interventi correttivi sulla base dell'esperienza maturata. Le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero invece assicurare il monitoraggio della conformità di un'impresa ferroviaria o di un gestore dell'infrastruttura al rispettivo sistema di gestione della sicurezza. Le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero verificare che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura definiscano, eseguano e gestiscano gli adeguati interventi correttivi sulla base dei rispettivi sistemi di gestione della sicurezza.
68. Ai sensi della direttiva 2004/49/CE, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono responsabili delle rispettive parti del sistema. L'impresa ferroviaria è l'unica responsabile dell'esercizio sicuro dei suoi treni. Il gestore dell'infrastruttura ha un ruolo circoscritto alla gestione dell'infrastruttura e pertanto non ha alcuna responsabilità in relazione all'esercizio dei treni, fatta eccezione per il rilascio dell'autorizzazione al movimento dei treni. Il gestore dell'infrastruttura non riveste alcun altro ruolo in materia di autorizzazione.
69. La verifica della capacità di un subcontraente (ad esempio un detentore di veicoli) di gestire la parte di sua competenza per quanto riguarda l'esercizio e la manutenzione dei veicoli non rientra nel processo che conduce all'autorizzazione. Rientra infatti nell'obbligo fatto all'impresa ferroviaria che utilizza veicoli autorizzati garantire che, nell'ambito del suo sistema di gestione della sicurezza, si avvalga di un adeguato soggetto incaricato della manutenzione, in conformità all'articolo 14 *bis* della direttiva 2004/49/CE.
70. Ai sensi dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, della direttiva 2004/49/CE, quale modificata dalla direttiva 2008/110/CE, a ciascun veicolo, prima della messa in servizio o dell'uso sulla rete, dovrebbe essere assegnato un soggetto responsabile della manutenzione. L'autorizzazione è indipendente dall'utilizzo di un veicolo da parte dell'impresa ferroviaria o dalla manutenzione del veicolo da parte di un soggetto incaricato della manutenzione; la direttiva 2004/49/CE, inoltre, è relativa all'esercizio (uso) e alla manutenzione dei veicoli. Pertanto, il soggetto responsabile della manutenzione può essere assegnato sia prima sia dopo il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo, ma deve essere assegnato sempre prima dell'inserimento del veicolo nel registro nazionale dei veicoli (la voce «soggetto responsabile della manutenzione» è un campo obbligatorio di tale registro) e prima del suo uso effettivo sulla rete.
71. Le organizzazioni dovrebbero gestire i rischi derivanti dalle loro attività. La responsabilità di gestire i rischi dovrebbe incombere ai soggetti dotati di maggiore capacità in questo senso.
72. Poiché le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono i soli soggetti cui è richiesto il possesso di certificazioni e autorizzazioni di sicurezza, con il supporto di sistemi di gestione della sicurezza, essi dovrebbero rivestire un ruolo chiave nella gestione dei contributi di altri soggetti e nell'adozione delle corrette decisioni in relazione a tali contributi. Quando le imprese ferroviarie o i gestori dell'infrastruttura adottano tali decisioni o intraprendono tali azioni nell'ambito dei relativi sistemi di gestione della sicurezza, ciò lascia impregiudicate le responsabilità di altri organismi, quali i detentori di veicoli, i soggetti responsabili della manutenzione e i fabbricanti.
73. La suddivisione delle responsabilità operative tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura è definita nella STI «esercizio e gestione del traffico».
74. Le imprese ferroviarie dovrebbero essere considerate nella posizione migliore e come aventi le maggiori competenze per:
- a) individuare i possibili rischi connessi con le loro operazioni pianificate, compresa la manutenzione, e attuare misure di controllo, quali le verifiche alla partenza;
 - b) indicare in modo adeguato i propri bisogni operativi a contraenti e fornitori, quali le prestazioni richieste, la disponibilità e l'affidabilità dei veicoli;
 - c) monitorare le prestazioni dei veicoli;
 - d) fornire periodicamente informazioni complete in materia di esercizio e prestazioni ai detentori di veicoli e ai soggetti responsabili della manutenzione, a seconda dei casi; e
 - e) effettuare riesami dei contratti per comprenderne l'esecuzione e sollevare interrogativi in merito allo loro efficacia.
75. D'altro canto, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura non dovrebbero essere ritenuti i più adatti o competenti a gestire direttamente tutti i rischi presenti lungo la catena di approvvigionamento. Al fine di espletare le rispettive responsabilità, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero elaborare obblighi contrattuali per la fornitura di beni e servizi in conformità ai rispettivi sistemi di gestione della sicurezza, tenendo conto delle responsabilità legali altrui. Una volta che i veicoli sono in uso, gli interventi di modifica per correggerne i difetti e migliorarne costantemente le prestazioni costituiscono una pratica standard. Gestire tali modifiche in modo sicuro è di competenza dell'impresa ferroviaria che, a tal fine, dovrebbe

- applicare le procedure di gestione dei cambiamenti previste dal suo sistema di gestione della sicurezza e il regolamento sui metodi comuni di sicurezza per la valutazione dei rischi e, se necessario, provvedere a ottenere l'autorizzazione di messa in servizio del veicolo modificato. L'impresa ferroviaria dovrebbe altresì provvedere affinché tutte le informazioni pertinenti siano comunicate al soggetto responsabile della manutenzione per consentirgli di aggiornare il fascicolo di manutenzione.
76. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, i soggetti responsabili della manutenzione e i detentori di veicoli dovrebbero accertarsi che nel contratto sottoscritto con il fabbricante siano previsti tutti gli interventi di supporto che potrebbero essere necessari durante tale processo.
77. Prima della gara per acquisire dal gestore dell'infrastruttura l'accesso di un treno alla rete, l'impresa ferroviaria dovrebbe prima di tutto accertarsi della natura dell'accesso che il gestore dell'infrastruttura ha messo in vendita. L'impresa ferroviaria deve essere certa che la tratta per la quale intende acquistare l'accesso consenta la circolazione dei veicoli e treni che essa intende farvi viaggiare.
78. Le imprese ferroviarie dovrebbero reperire nel registro dell'infrastruttura tutte le informazioni (sulla natura dell'infrastruttura) necessarie per stabilire se il treno che intendono utilizzare è compatibile con la tratta specifica (compatibilità treno/tratta). Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe indicare nel registro dell'infrastruttura per ciascun parametro i valori nominali e, se del caso, i valori limite dei parametri di interfaccia mantenuti nelle diverse tratte della linea. Le imprese ferroviarie fanno affidamento sull'integrità di queste informazioni per garantire un esercizio sicuro dei loro treni. Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe comunicare all'impresa ferroviaria le eventuali modifiche temporanee alle caratteristiche dell'infrastruttura non indicate nel registro dell'infrastruttura.
79. Una volta che un'impresa ferroviaria ha appurato, consultando il registro dell'infrastruttura e la documentazione che correda l'autorizzazione del veicolo/l'autorizzazione per tipo di veicolo e considerando le condizioni d'uso e le altre restrizioni relative all'autorizzazione di messa in servizio del veicolo/all'autorizzazione per tipo di veicolo, che la tratta è compatibile con i treni che intende utilizzarvi, essa dovrebbe fare riferimento alle disposizioni della STI «esercizio e gestione del traffico» (in particolare ai punti relativi alla composizione del treno, alla frenatura del treno e all'ordine di marcia), per accertare eventuali restrizioni riferibili al treno che impediscano di far circolare lo stesso sulla tratta (ad esempio limiti di velocità, limiti di lunghezza, limiti di alimentazione).
80. Se un gestore dell'infrastruttura o un'impresa ferroviaria nutrono dubbi in merito all'utilizzo di un veicolo o attrezzatura fissa su una linea specifica, è opportuno che comunichino tali dubbi all'altra parte al fine di trovare una soluzione. Qualora la parte che ha sollevato il dubbio non sia soddisfatta della risposta, essa dovrebbe rivolgersi all'autorità nazionale di sicurezza che, a sua volta, dovrebbe adottare una decisione nell'ambito delle sue competenze.
81. In conformità all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione ⁽¹⁾, le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione devono comunicare a tutte le parti interessate (comprese le autorità nazionali di sicurezza) gli eventuali rischi rilevanti per la sicurezza dovuti a difetti e non conformità di costruzione o malfunzionamenti delle apparecchiature tecniche. Tale obbligo di informazione riguarda inoltre i fabbricanti e gli enti appaltanti che hanno rilasciato la dichiarazione «CE» di verifica dopo l'autorizzazione di messa in servizio.
82. In aggiunta al compito di autorizzare la messa in servizio di sottosistemi strutturali, e in conformità all'articolo 16 della direttiva 2004/49/CE, le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero inoltre accertarsi che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura agiscano nel rispetto dei requisiti della legislazione UE e, nei casi consentiti dalla direttiva 2008/57/CE, della legislazione nazionale. Tale compito di supervisione dovrebbe estendersi inoltre alla gestione (da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura) dei rischi relativi all'interfaccia con i rispettivi fornitori (quali fabbricanti, detentori di veicoli, società di leasing di materiale rotabile), in particolare durante gli appalti di beni e servizi, e della loro integrazione nei sistemi di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura.
83. La partecipazione delle autorità nazionali di sicurezza all'uso di un sottosistema e alla sua manutenzione da parte dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura, nell'ambito dei rispettivi sistemi di gestione della sicurezza, riveste un carattere di supervisione. In particolare, le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero rifiutare di assumersi la responsabilità del rispetto dei requisiti essenziali da parte del fabbricante/ente appaltante o dell'impresa ferroviaria/gestore dell'infrastruttura, specificando o esplicitamente verificando e/o approvando specifici requisiti di manutenzione, soluzioni progettuali o interventi correttivi. L'autorità nazionale di sicurezza dovrebbe pertanto dirigere la propria attenzione all'adeguatezza e idoneità dei sistemi di gestione dei soggetti responsabili e non agire come «ispettore delle opere finite» in relazione ai risultati dettagliati o alle decisioni prese da tali soggetti.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che devono applicare le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura che hanno ottenuto un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza e i soggetti responsabili della manutenzione (GU L 320 del 17.11.2012, pag. 8).

84. Qualora gli Stati membri valutino l'opportunità di adottare misure urgenti a seguito di incidenti o inconvenienti, dovrebbero riconoscere che il sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria è il meccanismo primario di gestione dei nuovi rischi per l'esercizio dei veicoli eventualmente emersi nelle indagini o nei risultati riguardanti l'incidente/inconveniente nel contesto della supervisione. Anche se uno Stato membro ritiene che sia urgente adottare una nuova norma per l'autorizzazione di messa in servizio, esso deve seguire le procedure specificate nella legislazione pertinente dell'Unione, compresa la notifica alla Commissione di un progetto di nuova norma ai sensi della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ o della direttiva 2004/49/CE.

PROVA

85. Le sole prove che possono essere richieste per l'autorizzazione, che devono essere eseguite prima dell'autorizzazione di messa in servizio e che richiedono la partecipazione di un organismo di valutazione, sono quelle:
- esplicitamente indicate nelle STI, nei moduli e, se pertinente, nelle norme nazionali,
 - definite dal richiedente per dimostrare la conformità ai requisiti delle STI e/o delle norme nazionali,
 - definite in altri atti legislativi dell'UE, o ancora
 - definite dal richiedente in conformità all'applicazione del CSM RA quale descritta nella raccomandazione 41.
86. La partecipazione degli organismi notificati e/o designati alla verifica della conformità ai requisiti essenziali è specificata rispettivamente dalle pertinenti STI e dalle norme nazionali.
87. Le prove che non rientrano nell'ambito di applicazione della raccomandazione 85 (ad esempio le prove necessarie a un'impresa ferroviaria per stabilire la compatibilità treno/tratta prima dell'utilizzo di un tipo di veicolo o di un nuovo sottosistema su una particolare tratta o all'ente appaltante per stabilirne la conformità ai requisiti del cliente) non sono parte integrante dell'autorizzazione di messa in servizio.
88. Qualora siano necessarie prove su binario per verificare la conformità ai requisiti di autorizzazione prima del rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'autorità nazionale di sicurezza, le disposizioni operative e organizzative per l'esecuzione di tali prove dovrebbero essere definite nel quadro giuridico nazionale di ciascuno Stato membro ed essere conformi alle direttive 2008/57/CE e 2004/49/CE. Esse dovrebbero specificare sia le disposizioni amministrative sia gli eventuali requisiti tecnico-operativi obbligatori. In generale gli Stati membri possono adottare uno dei due approcci di seguito delineati:
- gli Stati membri possono inserire la competenza per le prove nel certificato di sicurezza dell'impresa ferroviaria. A tal fine un organismo di prova può essere certificato come impresa ferroviaria, limitandone tuttavia l'ambito operativo alle sole prove,
 - gli Stati membri possono chiedere a un'autorità competente (che può essere o no l'autorità nazionale di sicurezza) di rilasciare i permessi per l'esecuzione delle prove. In questo caso l'organismo competente (in assenza della verifica di conformità ai requisiti di autorizzazione da parte di un organismo notificato o designato) deve disporre di competenze tecniche sufficientemente approfondite per poter adottare tali decisioni. Per soddisfare i requisiti di trasparenza e certezza del diritto, gli Stati membri devono provvedere affinché l'organismo sia adeguatamente indipendente e pubblicare la procedura di autorizzazione delle prove nel proprio quadro giuridico nazionale, chiarendone i requisiti e i criteri decisionali che l'organismo competente deve utilizzare per autorizzare le prove.
89. Al gestore dell'infrastruttura è attribuito un ruolo diretto in materia di agevolazione del processo di autorizzazione. Nel caso di prove supplementari richieste dall'autorità nazionale di sicurezza, l'articolo 23, paragrafo 6, della direttiva 2008/57/CE stabilisce che «il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera con ogni mezzo affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della sua domanda».

DOCUMENTAZIONE TECNICA

90. In conformità all'articolo 18 e all'allegato VI della direttiva 2008/57/CE la dichiarazione «CE» di verifica di un sottosistema dovrebbe essere accompagnata dalla documentazione tecnica, comprendente la documentazione che descrive il sottosistema, la documentazione risultante dalle verifiche effettuate da diversi organismi di valutazione e la documentazione degli elementi relativi alle condizioni e ai limiti d'uso e alle istruzioni di manutenzione, sorveglianza continua o periodica, adeguamento e regolazione. La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica include tutti i documenti di supporto necessari ai fini dell'autorizzazione di messa in servizio.

⁽¹⁾ Direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998 che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche (GUL 204 del 21.7.1998, pag. 37).

91. Un veicolo o progetto di rete sono contemplati dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica del o dei sottosistemi di cui si compone.
92. Nel processo di verifica di un sottosistema è possibile che debbano intervenire diversi organismi di valutazione, ciascuno di essi in relazione al proprio ambito di competenza. Dovrebbe essere cura del richiedente raccogliere tutta la documentazione richiesta dalla legislazione UE applicabile. La combinazione di questi fascicoli tecnici, integrati da ogni altra informazione prevista dalla legislazione UE (compresi gli elementi specificati all'allegato VI, punto 2.4, della direttiva 2008/57/CE) è designata «documentazione tecnica» che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica del sottosistema.
93. Il richiedente un'autorizzazione del tipo o un'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo dovrebbe produrre la documentazione da presentare ai fini dell'autorizzazione.

Tale documentazione dovrebbe includere la documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica redatta dal richiedente per tale sottosistema.

Nel caso di un veicolo composto da due sottosistemi, la documentazione da presentare per l'autorizzazione dovrebbe comprendere i due fascicoli tecnici che accompagnano la dichiarazione «CE» di verifica dei due sottosistemi.

In attesa dell'adozione di una raccomandazione della Commissione relativa al contenuto della documentazione che il richiedente deve presentare, gli Stati membri possono consentire che solo una parte della documentazione tecnica (uno o più fascicoli) che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica sia inclusa nella documentazione che accompagna la domanda di autorizzazione di un veicolo o tipo di veicolo. Ciò dovrebbe essere chiaramente indicato nel quadro giuridico nazionale dello Stato membro pubblicato sul sito web dell'Agenzia ferroviaria europea.

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica di un veicolo, tipo di veicolo o sottosistema dovrebbe includere tutte le informazioni di cui all'allegato V e la documentazione a supporto della o delle dichiarazioni «CE» di verifica (ad esempio, il o i certificati di verifica e la documentazione tecnica predisposti dal o dagli enti notificati e designati, le note di calcolo, le registrazioni delle prove e degli esami effettuati e le caratteristiche da registrare in conformità alle STI e alle norme nazionali applicabili). Le informazioni tratte dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica e non contenute nella documentazione presentata per l'autorizzazione dovrebbero essere messe a disposizione della pertinente autorità nazionale di sicurezza che ne faccia richiesta.

La documentazione che accompagna la prima autorizzazione di messa in servizio di un veicolo dovrebbe essere presentata all'autorità nazionale di sicurezza al momento dell'autorizzazione e mantenuta da quest'ultima come documento inerente all'autorizzazione rilasciata.

94. Qualora si applichi il suggerimento di cui alla raccomandazione 21, la raccomandazione 93 dovrebbe essere applicata, *mutatis mutandis*, alla documentazione da presentare per l'autorizzazione di un progetto di rete e alla documentazione tecnica che accompagna la pertinente dichiarazione «CE» di verifica.
95. Il richiedente un'autorizzazione supplementare di messa in servizio di un veicolo dovrebbe aggiungere alla documentazione tecnica originale che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica le informazioni di cui all'articolo 23, paragrafo 3 o 25, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE; tali informazioni supplementari costituiscono parte integrante delle informazioni da presentare all'autorità nazionale di sicurezza. Il richiedente dovrebbe tuttavia preservare la struttura della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica.
96. La parte della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica che definisce tutti «gli elementi relativi alle condizioni ed ai limiti d'uso, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica e di regolazione» dovrebbe essere messa a disposizione del gestore dell'infrastruttura, per i progetti di rete e, nel caso dei veicoli, dell'impresa ferroviaria che utilizza il veicolo, in modo che essi possano trasmettere tali informazioni al soggetto responsabile della manutenzione. Nel caso dei veicoli la trasmissione delle informazioni contenute nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica può avvenire per il tramite del detentore dei veicoli. Successivamente alla messa in servizio, l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura, in cooperazione con un soggetto responsabile della manutenzione, sono tenuti ad esercitare un controllo continuo sugli interventi di manutenzione e ad aggiornare queste informazioni sulla base del ciclo operativo e del ritorno di esperienza (articoli 4 e 9 della direttiva 2004/49/CE).
97. La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica dovrebbe contenere le informazioni necessarie per gestire lo stato di funzionamento di progetto del veicolo o del progetto di rete lungo tutto il loro ciclo di vita.

98. La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica dovrebbe essere aggiornata nel caso in cui vengano effettuate ulteriori verifiche (ad esempio, verifica di conformità alle norme nazionali per ottenere un'autorizzazione supplementare di messa in servizio). In caso di autorizzazione supplementare il richiedente dovrebbe informare l'autorità nazionale di sicurezza che ha rilasciato la prima autorizzazione.

DICHIARAZIONE «CE» DI VERIFICA

99. In conformità all'articolo 15 della direttiva 2008/57/CE e all'articolo 4, paragrafi 3 e 4, della direttiva 2004/49/CE, spetta all'impresa ferroviaria o al gestore dell'infrastruttura assicurarsi che un veicolo o sottosistema sia conforme, una volta in uso, a tutti i requisiti essenziali. Ciò lascia impregiudicata la responsabilità degli altri soggetti coinvolti (ad esempio, le responsabilità del firmatario della dichiarazione «CE» di verifica). Ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, detentore di carri, fornitore di servizi o ente appaltante provvede affinché il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori, i materiali e i servizi forniti siano conformi ai requisiti essenziali e le condizioni d'uso siano specificate nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica, in modo che possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore dell'infrastruttura in modo sicuro.
100. La responsabilità di garantire che i requisiti essenziali di tutta la legislazione UE applicabile siano pienamente rispettati in ogni dettaglio dai sottosistemi nel loro stato di funzionamento di progetto al momento dell'autorizzazione è di esclusiva pertinenza del richiedente l'autorizzazione di un sottosistema che rilascia la dichiarazione «CE» di verifica. Sulla base della verifica da parte dell'organismo notificato o designato e, laddove applicabile, di una valutazione globale del sottosistema o veicolo, il richiedente dichiara che tutti i requisiti essenziali sono rispettati. Pertanto, se la conformità del sottosistema nel suo stato di funzionamento di progetto ai requisiti essenziali al momento dell'autorizzazione è messa in discussione in una fase successiva, il richiedente che ha firmato la dichiarazione «CE» di verifica dovrebbe essere considerato il principale responsabile.
101. Di conseguenza, né un'autorizzazione del tipo né un'autorizzazione di messa in servizio dovrebbero essere considerate un trasferimento di responsabilità dal richiedente all'autorità nazionale di sicurezza per quanto riguarda la responsabilità di garantire o verificare che il sottosistema soddisfi tutti i requisiti essenziali.
102. Qualora venga rimessa in questione la conformità ai requisiti essenziali di un sottosistema nel suo stato di funzionamento di progetto, l'autorità nazionale di sicurezza che ha rilasciato l'autorizzazione dovrebbe essere ritenuta responsabile soltanto per i compiti specifici assegnati dall'articolo 16 della direttiva 2004/49/CE all'autorità nazionale di sicurezza responsabile dell'autorizzazione o della supervisione. La legislazione nazionale dovrebbe tenere conto di questo principio in linea con le raccomandazioni da 58 a 62 e 67.
103. Indipendentemente dalla verifica della conformità alle STI e alle norme nazionali e dalla verifica dell'integrazione in condizioni di sicurezza effettuata a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, il richiedente firma la dichiarazione «CE» sotto la sua esclusiva responsabilità. Il richiedente, pertanto, dovrebbe disporre di una procedura atta a garantire che abbia compreso e rispettato tutti i requisiti essenziali e che sia garantita la conformità a tutta la legislazione UE applicabile.
104. Benché il metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (CSM RA) non sia stato sviluppato in origine per tale scopo, il richiedente può servirsene come strumento per adempiere una parte delle proprie responsabilità, ovvero provvedere affinché tutte le parti del sottosistema/veicolo siano conformi, sotto tutti gli aspetti e in ogni dettaglio, ai requisiti essenziali per il sistema ferroviario di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE.
105. Il richiedente può scegliere anche di utilizzare altri mezzi ammessi dalla pertinente legislazione per fare in modo che tutte le parti del sottosistema o veicolo siano conformi ai requisiti essenziali per il sistema ferroviario.
106. La dichiarazione «CE» di verifica si riferisce a tutta la legislazione UE applicabile. È responsabilità del firmatario della dichiarazione «CE» conformarsi a tale legislazione, compresa la corrispondente valutazione di conformità, e coinvolgere, laddove necessario, gli organismi di valutazione previsti da detta legislazione.
107. Nel caso di un'autorizzazione relativa a veicoli o a un progetto di rete composti da più di un sottosistema:
- a) vi può essere più di un richiedente (uno per ciascun sottosistema) e ciascun richiedente redige una dichiarazione «CE» di verifica per la parte di sua competenza, comprese le interfacce. In questo caso ciascun richiedente si assume la responsabilità del pertinente sottosistema in conformità all'ambito di applicazione della sua dichiarazione «CE» di verifica. Un fabbricante o un ente appaltante possono integrare le due dichiarazioni in una domanda per un veicolo o progetto di rete;
 - b) il fabbricante o l'ente appaltante per il tipo di veicolo, veicolo singolo o progetto di rete possono integrare le dichiarazioni «CE» di verifica per ciascun sottosistema, di cui all'allegato V della direttiva 2008/57/CE, in

un'unica dichiarazione «CE» di verifica per il tipo di veicolo, veicolo singolo o progetto di rete. In questo caso il richiedente dichiara, sotto la propria esclusiva responsabilità, che i sottosistemi comprendenti il tipo di veicolo, il veicolo singolo o il progetto di rete in questione sono stati sottoposti alle pertinenti procedure di verifica e soddisfano i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione europea comprese, se del caso, tutte le norme nazionali e che pertanto il progetto stesso di veicolo o di rete soddisfa i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione europea comprese tutte le norme nazionali applicabili.

108. Al fine della stesura della dichiarazione «CE» di verifica, le STI pertinenti possono consentire una conformità parziale a una STI soltanto se quest'ultima stabilisce che le funzioni, prestazioni e interfacce specifiche necessarie per soddisfare i requisiti essenziali non sono obbligatorie in circostanze specifiche.
109. Solo quando tutti i documenti e le dichiarazioni di cui sopra sono stati redatti, il richiedente può presentare formalmente all'autorità nazionale di sicurezza competente la richiesta di autorizzazione di messa in servizio del sottosistema. È tuttavia buona prassi riconosciuta che il richiedente contatti prima in modo informale le autorità nazionali di sicurezza in affinché la procedura, i requisiti, i ruoli e le responsabilità, l'ambito di applicazione e i limiti e le condizioni d'uso siano chiari e che non emergano difficoltà in una fase successiva.

GESTIONE DELLE MODIFICHE

110. Per quanto concerne l'applicazione dell'articolo 5, paragrafo 2, dell'articolo 15, paragrafo 3 e dell'articolo 20 della direttiva 2008/57/CE, qualsiasi modifica di un sottosistema strutturale esistente dovrebbe essere analizzata e riferita a una delle seguenti categorie di modifiche:

- 1) «sostituzione nell'ambito della manutenzione» e altre modifiche che non introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica. In questo caso non è richiesta la verifica da parte di un organismo di valutazione, non è necessario informare lo Stato membro e la dichiarazione «CE» di verifica resta valida e immutata;
- 2) modifiche che introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica e che possono rendere necessari nuovi controlli (e quindi verifiche sulla base dei moduli di valutazione della conformità applicabili) ma che non hanno alcun impatto sulle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema. In questo caso la documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica deve essere aggiornata e le pertinenti informazioni dovrebbero essere messe a disposizione, su richiesta, dall'autorità nazionale di sicurezza;
- 3) rinnovo o ristrutturazione (ovvero modifiche o lavori di sostituzione significativi che impongono di informare lo Stato membro) che non richiede una nuova autorizzazione di messa in servizio; le modifiche che comportano un cambiamento delle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema rientrano in questa categoria;
- 4) rinnovo o ristrutturazione (ovvero modifiche o lavori di sostituzione significativi che impongono di informare lo Stato membro) che richiede una nuova autorizzazione di messa in servizio.

È opportuno notare che le decisioni di un ente appaltante o di un fabbricante in relazione alle modifiche di un sottosistema basate sulle quattro categorie di cui sopra devono essere completamente indipendenti dalla decisione relativa alla portata di una modifica del sistema ferroviario (nell'ambito del CSM RA) che deve essere realizzata dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura e che comporta una modifica alla loro parte del sistema. Le decisioni comportano la partecipazione di differenti soggetti in differenti circostanze e con criteri decisionali diversi.

Le categorie 3 e 4 di cui sopra comportano uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica con un impatto sulle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema.

111. Sia per i sottosistemi messi in servizio a norma della direttiva 2008/57/CE sia per quelli messi in servizio precedentemente, per garantire la certezza del diritto e ai fini del riconoscimento reciproco, le STI dovrebbero fornire criteri per determinare se una modifica abbia un impatto sulle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema e se rientri nelle categorie 3 o 4. Fino a quando le STI non indichino tali criteri, gli Stati membri possono specificarli a livello nazionale.
112. La modifica dovrebbe sempre essere considerata in riferimento al sottosistema o veicolo al momento dell'autorizzazione. Un'accumulazione di modifiche di minore entità può tradursi in una modifica significativa.

113. I fabbricanti o gli enti appaltanti dovrebbero gestire come segue le modifiche ai sottosistemi strutturali esistenti:
- a) sulla base della raccomandazione 110: il fabbricante o ente appaltante valuta in quale categoria rientri la modifica e se sia necessario informare gli organismi di valutazione o le autorità dello Stato membro. Nel caso di modifiche che rientrano nelle categorie da 2 a 4 della raccomandazione 110 e che comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica o che incidono sulla validità delle verifiche già effettuate, il fabbricante o ente appaltante, al momento di apportare la modifica, dovrebbe valutare la necessità di redigere una nuova dichiarazione di verifica «CE» sulla base dei criteri di cui al punto 2 dell'allegato V della direttiva 2008/57/CE ⁽¹⁾. Per modifiche che rientrano nella categoria 4, lo Stato membro dovrebbe decidere in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto;
 - b) quando l'applicazione del CSM RA è richiesta da una STI per un particolare parametro, la STI dovrebbe specificare le circostanze in cui deve essere condotto un test della significatività in relazione a tale parametro;
 - c) analogamente, nel caso dei parametri pertinenti per effettuare l'integrazione sicura come parte dell'autorizzazione conformemente alla raccomandazione 40, dovrebbe essere effettuato un test della significatività per ciascun parametro, tenendo conto della portata della modifica relativa al suo stato di funzionamento di progetto.
114. Le imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura sono responsabili ciascuno per la rispettiva parte del sistema ferroviario. In conformità all'articolo 4 della direttiva 2004/49/CE essi sono tenuti a gestire le parti del sistema ferroviario di loro competenza utilizzando un sistema di gestione della sicurezza, che, a sua volta e se opportuno, dovrebbe applicare il CSM RA.
115. Quando un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura mettono in servizio un veicolo o un sottosistema, essi devono applicare il CSM RA cominciando da una valutazione delle implicazioni della modifica per la parte del sistema ferroviario di loro competenza. Nel contesto di questo processo le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero prendere in esame i seguenti aspetti:
- a) per quanto riguarda i veicoli o i sottosistemi da (ri)mettere in servizio dopo la modifica e, se richiesto, l'autorizzazione: l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura dovrebbero verificare, utilizzando il rispettivo sistema di gestione della sicurezza, se la messa in servizio del veicolo o sottosistema rappresenti una modifica significativa per il sistema ferroviario nel suo complesso;
 - b) per quanto riguarda le eventuali modifiche all'esercizio di un sottosistema o veicolo: l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura dovrebbero verificare se la modifica sia significativa in relazione al rispettivo sistema di gestione della sicurezza e, in caso affermativo, se il loro sistema di gestione della sicurezza contempli il controllo di tutti i rischi pertinenti o se tale sistema debba invece essere adeguato;
 - c) per quanto riguarda le eventuali modifiche alla manutenzione di un sottosistema o veicolo: l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura dovrebbero verificare, utilizzando il rispettivo sistema di gestione della sicurezza, se la modifica sia significativa e, in caso affermativo, provvedere affinché i sistemi di manutenzione dei soggetti incaricati della manutenzione e i sistemi di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura siano opportunamente adeguati.
116. Le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero effettuare la supervisione sulle modifiche apportate ai sottosistemi in servizio, verificando le autorizzazioni e i certificati di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie. A tal fine le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero verificare la corretta applicazione delle lettere a), b) e c) della raccomandazione 115.
117. La raccomandazione 2011/217/CE è abrogata.
- Gli Stati membri sono destinatari della presente raccomandazione.

Fatto a Bruxelles, il 5 dicembre 2014

Per la Commissione
Violeta BULC
Membro della Commissione

⁽¹⁾ Cfr. la proposta distinta di modifica dell'allegato V della direttiva 2008/57/CE.

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT