



Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1316/2014 al Comisiei din 11 decembrie 2014 de aprobare a substanței active *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare, de modificare a anexei la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei și de acordare a permisiunii statelor membre să extindă autorizațiile provizorii pentru substanța activă respectivă⁽¹⁾** 1
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1317/2014 al Comisiei din 11 decembrie 2014 privind prelungirea perioadelor de tranziție referitoare la cerințele de fonduri proprii pentru expunerile față de o contraparte centrală prevăzute în Regulamentele (UE) nr. 575/2013 și (UE) nr. 648/2012 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾** 6
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1318/2014 al Comisiei din 11 decembrie 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității⁽¹⁾** 8
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1319/2014 al Comisiei din 11 decembrie 2014 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

39

DIRECTIVE

- ★ **Directiva 2014/106/UE a Comisiei din 5 decembrie 2014 de modificare a anexelor V și VI la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate⁽¹⁾** 42

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

DECIZII

2014/894/PESC:

- ★ **Decizia EUTM Mali/4/2014 a Comitetului politic și de securitate din 9 decembrie 2014 privind acceptarea contribuției din partea unei țări terțe la misiunea militară a Uniunii Europene în vederea unei contribuții la instruirea forțelor armate maliene (EUTM Mali) 50**

2014/895/UE:

- ★ **Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 10 decembrie 2014 de stabilire a formatului pentru transmiterea informațiilor menționate la articolul 21 alineatul (3) din Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase [notificată cu numărul C(2014) 9334] ⁽¹⁾ 51**

2014/896/UE:

- ★ **Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 10 decembrie 2014 de stabilire a formatului pentru transmiterea informațiilor de la statele membre privind punerea în aplicare a Directivei 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase [notificată cu numărul C(2014) 9335] ⁽¹⁾ 55**

RECOMANDĂRI

2014/897/UE:

- ★ **Recomandarea Comisiei din 5 decembrie 2014 privind aspecte legate de punerea în funcțiune și utilizarea subsistemelor structurale și a vehiculelor în temeiul Directivelor 2008/57/CE și 2004/49/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului ⁽¹⁾ 59**

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1316/2014 AL COMISIEI

din 11 decembrie 2014

de aprobare a substanței active *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare, de modificare a anexei la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei și de acordare a permisiunii statelor membre să extindă autorizațiile provizorii pentru substanța activă respectivă

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare și de abrogare a Directivelor 79/117/CEE și 91/414/CEE ale Consiliului (¹), în special articolul 13 alineatul (2) și articolul 78 alineatul (2),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 80 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, Directiva 91/414/CEE a Consiliului (²) se aplică, în ceea ce privește procedura și condițiile de aprobare, substanțelor active pentru care s-a adoptat o decizie în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din directiva respectivă înainte de 14 iunie 2011. Pentru *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747, condițiile prevăzute la articolul 80 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 sunt îndeplinite prin Decizia de punere în aplicare 2011/253/UE a Comisiei (³).
- (2) În conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Directiva 91/414/CEE, Germania a primit, la 21 octombrie 2010, o cerere din partea Mitsui AgriScience International SA/NV referitoare la includerea substanței active *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747 în anexa I la Directiva 91/414/CEE. Decizia de punere în aplicare 2011/253/UE a confirmat faptul că dosarul era „complet”, în sensul că se putea considera că acesta îndeplinea, în principiu, cerințele privind datele și informațiile prevăzute în anexele II și III la Directiva 91/414/CEE.
- (3) Au fost evaluate efectele acestei substanțe active asupra sănătății umane și animale și asupra mediului, în conformitate cu dispozițiile articolului 6 alineatele (2) și (4) din Directiva 91/414/CEE, pentru utilizările propuse de solicitant. La data de 14 ianuarie 2013, statul membru raportor desemnat a transmis un proiect de raport de evaluare.
- (4) Proiectul de raport de evaluare a fost reexaminat de statele membre și de Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară (denumită în continuare „autoritatea”). La 27 martie 2014, autoritatea a prezentat Comisiei concluzia (⁴) sa cu privire la evaluarea riscului utilizării ca pesticid a substanței active *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747. Proiectul de raport de evaluare și concluzia autorității au fost reexaminare de statele membre și de Comisie în cadrul Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale și au fost finalizate la 10 octombrie 2014, sub forma raportului de reexaminare al Comisiei privind *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747.

(¹) JO L 309, 24.11.2009, p. 1.

(²) Directiva 91/414/CEE a Consiliului din 15 iulie 1991 privind introducerea pe piață a produselor de uz fitosanitar (JO L 230, 19.8.1991, p. 1).

(³) Decizia de punere în aplicare 2011/253/UE a Comisiei din 26 aprilie 2011 privind recunoașterea, în principiu, a integralității dosarului prezentat pentru examinare detaliată în vederea posibilei includeri a substanțelor metobromuron, S-acid abscisic, *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* D747, *Bacillus pumilus* QST 2808 și *Streptomyces lydicus* WYEC 108 în anexa I la Directiva 91/414/CEE a Consiliului (JO L 106, 27.4.2011, p. 13).

(⁴) EFSA Journal 2014; 12(4):3624. Document disponibil online la adresa: www.efsa.europa.eu

- (5) Din diversele examinări efectuate reiese că este de așteptat ca produsele de protecție a plantelor care conțin *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747 să îndeplinească, în general, cerințele prevăzute la articolul 5 alineatul (1) literele (a) și (b) și la articolul 5 alineatul (3) din Directiva 91/414/CEE, în special în ceea ce privește utilizările examinate și detaliate în raportul de reexaminare al Comisiei. Prin urmare, este adecvat să se aprobe *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747.
- (6) Ar trebui prevăzută o perioadă rezonabilă de timp înainte de autorizare pentru a permite statelor membre și părților interesate să se pregătească în scopul îndeplinirii noilor cerințe care decurg din autorizarea menționată.
- (7) Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 ca urmare a aprobării, ținând seama de situația specifică creată de tranziția de la Directiva 91/414/CEE la Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, ar trebui, totuși, să se aplice următoarele dispoziții. Statelor membre ar trebui să li se acorde o perioadă de șase luni după aprobare pentru a reexamina autorizațiile produselor de protecție a plantelor care conțin *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747. După caz, statele membre ar trebui să modifice, să înlocuiască sau să retragă autorizațiile. Prin derogare de la termenul respectiv, ar trebui acordată o perioadă mai lungă pentru transmiterea și evaluarea dosarului complet menționat în anexa III la Directiva 91/414/CEE, pentru fiecare produs de protecție a plantelor și pentru fiecare utilizare preconizată, în conformitate cu principiile uniforme.
- (8) Experiența dobândită ca urmare a includerii în anexa I la Directiva 91/414/CEE a substanțelor active evaluate în cadrul Regulamentului (CEE) nr. 3600/92 al Comisiei ⁽¹⁾ a arătat că pot apărea dificultăți în interpretarea obligațiilor titularilor autorizațiilor existente în ceea ce privește accesul la informații. Pentru a evita dificultăți suplimentare, este necesar să se precizeze obligațiile statelor membre, în special aceea de a verifica dacă titularul unei autorizații poate demonstra că are acces la un dosar care îndeplinește cerințele din anexa II la directiva menționată. Totuși, această clarificare nu impune nicio altă nouă obligație statelor membre sau titularilor de autorizații în raport cu directivele adoptate până în prezent de modificare a anexei I la directiva menționată anterior sau cu regulamentele de aprobare a substanțelor active.
- (9) În conformitate cu articolul 13 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei ⁽²⁾ ar trebui modificată în consecință.
- (10) De asemenea, este oportun să se permită statelor membre să prelungească autorizațiile provizorii acordate pentru produsele de protecție a plantelor care conțin *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747 în scopul de a le oferi timpul necesar pentru a îndeplini obligațiile prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește respectivele autorizații provizorii.
- (11) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Aprobarea substanței active

Se aprobă substanța activă *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747, astfel cum se specifică în anexa I, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute în anexa respectivă.

Articolul 2

Reevaluarea produselor de protecție a plantelor

(1) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, statele membre modifică sau retrag, dacă este necesar, autorizațiile existente pentru produsele de protecție a plantelor care conțin substanța activă *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747, până la 30 septembrie 2015.

⁽¹⁾ Regulamentul (CEE) nr. 3600/92 al Comisiei din 11 decembrie 1992 de stabilire a normelor de punere în aplicare a primei etape a programului de lucru prevăzut la articolul 8 alineatul (2) din Directiva 91/414/CEE a Consiliului privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare (JO L 366, 15.12.1992, p. 10).

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește lista substanțelor active autorizate (JO L 153, 11.6.2011, p. 1).

Până la data menționată, statele membre verifică în special dacă sunt respectate condițiile din anexa I la prezentul regulament, cu excepția celor menționate în coloana referitoare la dispozițiile specifice din anexa respectivă, precum și dacă titularul autorizației deține sau are acces la un dosar care îndeplinește cerințele din anexa II la Directiva 91/414/CEE în conformitate cu condițiile de la articolul 13 alineatele (1)-(4) din directiva menționată și de la articolul 62 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), pentru fiecare produs de protecție a plantelor autorizat care conține *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747 fie ca substanță activă unică, fie alături de alte substanțe active care au fost enumerate în anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 până la 31 martie 2015 cel târziu, statele membre reevaluează produsul în conformitate cu principiile uniforme prevăzute la articolul 29 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, pe baza unui dosar care îndeplinește cerințele din anexa III la Directiva 91/414/CEE și ținând seama de coloana referitoare la dispozițiile specifice din anexa I la prezentul regulament. Pe baza respectivei evaluări, statele membre stabilesc dacă produsul îndeplinește condițiile menționate la articolul 29 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009.

După stabilirea acestui fapt, statele membre:

- (a) în cazul unui produs care conține *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747 ca substanță activă unică, modifică sau retrag autorizația, atunci când este necesar, până la 30 septembrie 2016 cel târziu; sau
- (b) în cazul unui produs care conține *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747 ca una din mai multe substanțe active, modifică sau retrag autorizația, după caz, până la 30 septembrie 2016 sau până la data stabilită pentru o astfel de modificare sau retragere în actul sau actele respective care a (au) adăugat substanța sau substanțele relevante în anexa I la Directiva 91/414/CEE sau care au aprobat substanța sau substanțele respective, dacă această din urmă dată este ulterioară celei dintâi.

Articolul 3

Modificări ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011

Anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 4

Prelungirea autorizațiilor provizorii existente

Statele membre pot prelungi autorizațiile provizorii existente pentru produsele de protecție a plantelor care conțin *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* tulpina D747 pentru o perioadă care se încheie cel târziu la 30 septembrie 2016.

Articolul 5

Intrarea în vigoare și data aplicării

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 aprilie 2015.

Cu toate acestea, articolul 4 se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 11 decembrie 2014.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I

Denumire comună, numere de identificare	Denumire IUPAC	Puritate ⁽¹⁾	Data aprobării	Expirarea aprobării	Dispoziții specifice
<p><i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> tulpina D747</p> <p>Număr de acces în Agricultural Research Culture Collection (NRRL), Peoria, Illinois, SUA: B-50405</p> <p>Număr de depozit în International Patent Organism Depository, Tokyo, Japonia: FERM BP-8234.</p>	Nu se aplică	Concentrație minimă: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1 aprilie 2015	31 martie 2025	<p>Pentru punerea în aplicare a principiilor uniforme prevăzute la articolul 29 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, se iau în considerare concluziile raportului de examinare referitor la <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> tulpina D747, în special apendicele I și II, în forma finalizată la 10 octombrie 2014 în cadrul Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale.</p> <p>În această evaluare generală, statele membre acordă o atenție deosebită protecției operatorilor și a lucrătorilor, ținând seama de faptul că <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> tulpina D747 este considerată ca fiind un potențial sensibilizant. Condițiile de utilizare includ, acolo unde este cazul, măsuri de atenuare a riscurilor.</p> <p>Producătorul va garanta întreținerea strictă a condițiilor de mediu și ale analizei de control al calității în timpul procesului de fabricație.</p>

⁽¹⁾ Detalii suplimentare privind identitatea și specificațiile substanței active se găsesc în raportul de reexaminare.

ANEXA II

În partea B din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 se adaugă următoarea rubrică:

Număr	Denumire comună, numere de identificare	Denumire IUPAC	Puritate ⁽¹⁾	Data aprobării	Expirarea aprobării	Dispoziții specifice
„83	<p><i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> tulpina D747</p> <p>Număr de acces în Agricultural Research Culture Collection (NRRL), Peoria, Illinois, SUA: B-50405</p> <p>Număr de depozit în International Patent Organism Depository, Tokyo, Japan: FERM BP-8234.</p>	Nu se aplică	Concentrație minimă: 2,0 × 10 ¹¹ CFU/g	1 aprilie 2015	31 martie 2025	<p>Pentru punerea în aplicare a principiilor uniforme prevăzute la articolul 29 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, se iau în considerare concluziile raportului de examinare referitor la <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> tulpina D747, în special apendicele I și II, în forma finalizată la 10 octombrie 2014 în cadrul Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale.</p> <p>În această evaluare generală, statele membre acordă o atenție deosebită protecției operatorilor și a lucrătorilor, ținând seama de faptul că <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> tulpina D747 este considerată ca fiind un potențial sensibilizant. Condițiile de utilizare includ, acolo unde este cazul, măsuri de atenuare a riscurilor.</p> <p>Producătorul va garanta întreținerea strictă a condițiilor de mediu și ale analizei de control al calității în timpul procesului de fabricație.”</p>

⁽¹⁾ Detalii suplimentare privind identitatea și specificațiile substanței active se găsesc în raportul de reexaminare.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1317/2014 AL COMISIEI**din 11 decembrie 2014****privind prelungirea perioadelor de tranziție referitoare la cerințele de fonduri proprii pentru expunerile față de o contraparte centrală prevăzute în Regulamentele (UE) nr. 575/2013 și (UE) nr. 648/2012 al Parlamentului European și al Consiliului****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 575/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 iunie 2013 privind cerințele prudențiale pentru instituțiile de credit și firmele de investiții și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 648/2012 ⁽¹⁾, în special articolul 497 alineatul (3),

întrucât:

- (1) Pentru a evita perturbarea piețelor financiare internaționale și pentru a nu penaliza instituțiile supunându-le unor cerințe de fonduri proprii mai ridicate în cursul procesului de autorizare și recunoaștere a unei contrapărți centrale („CPC”) existente, articolul 497 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013 a instituit o perioadă de tranziție în cursul căreia toate CPC cu care instituțiile stabilite în Uniune compensează tranzacții vor fi considerate drept contrapărți centrale calificate („CPC”).
- (2) Regulamentul (UE) nr. 575/2013 a modificat, de asemenea, Regulamentul (UE) nr. 648/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾ în ceea ce privește anumite elemente utilizate în calculul cerințelor de fonduri proprii ale instituțiilor pentru expunerile față de CPC. În consecință, articolul 89 alineatul (5a) din Regulamentul (UE) nr. 648/2012 impune anumitor CPC să raporteze, pentru o perioadă de timp limitată, cuantumul total al marjei inițiale primite de la membrii lor compensatori. Perioada de tranziție o reflectă pe cea prevăzută la articolul 497 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013.
- (3) Atât perioada de tranziție pentru cerințele de fonduri proprii prevăzută la articolul 497 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013, cât și perioada de tranziție pentru raportarea marjei inițiale stabilită la articolul 89 alineatul (5a) primul și al doilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 648/2012 au fost prevăzute să expire la 15 iunie 2014.
- (4) Articolul 497 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013 împuternicește Comisia să adopte un act de punere în aplicare pentru a prelungi perioada de tranziție cu încă șase luni, în situații excepționale. Această prelungire ar trebui să se aplice, de asemenea, în privința termenelor prevăzute la articolul 89 alineatul (5a) din Regulamentul (UE) nr. 648/2012. Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 591/2014 al Comisiei ⁽³⁾ a extins deja validitatea acestor perioade de tranziție cu șase luni, până la 15 decembrie 2014.
- (5) Procesul de autorizare pentru CPC existente stabilite în Uniune a fost demarat, dar nu va fi încheiat până la 15 decembrie 2014. În ceea ce privește CPC existente stabilite în țări terțe care au solicitat deja recunoaștere, pentru moment aceasta nu a fost încă acordată acestor CPC. O nouă prelungire a perioadei de tranziție va permite, în consecință, instituțiilor stabilite în Uniune (sau filialelor lor stabilite în afara Uniunii) să evite creșteri semnificative ale cerințelor de fonduri proprii ca urmare a lipsei de CPC recunoscute stabilite în fiecare dintre aceste țări terțe relevante, oferind, într-un mod viabil și accesibil, tipul specific de servicii de compensare de care au nevoie aceste instituții din Uniune. Deși o astfel de creștere poate fi doar temporară, aceasta ar putea determina retragerea lor ca participanți direcți în CPC respective și, prin urmare, ar putea provoca perturbări ale piețelor pe care operează aceste CPC. O nouă prelungire de șase luni a perioadelor de tranziție, și anume până la 15 iunie 2015, este, prin urmare, necesară.
- (6) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului bancar european,

⁽¹⁾ JO L 176, 27.6.2013, p. 1.⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 648/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2012 privind instrumentele financiare derivate extrabursiere, contrapărțile centrale și registrele centrale de tranzacții (JO L 201, 27.7.2012, p. 1).⁽³⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 591/2014 al Comisiei din 3 iunie 2014 privind prelungirea perioadelor de tranziție referitoare la cerințele de fonduri proprii pentru expunerile față de o contraparte centrală prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 575/2013 și în Regulamentul (UE) nr. 648/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 165, 4.6.2014, p. 31).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Perioadele de 15 luni prevăzute la articolul 497 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013 și la articolul 89 alineatul (5a) primul și al doilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 648/2012, deja prelungite în temeiul articolului 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 591/2014, se prelungesc cu încă 6 luni.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 11 decembrie 2014.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1318/2014 AL COMISIEI**din 11 decembrie 2014****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, și în special articolul 4 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul nr. 474/2006 al Comisiei ⁽²⁾ a stabilit lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, menționată la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației („AESA”) au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării respectivei liste. Anumite țări terțe au comunicat, de asemenea, informații relevante. Lista comunitară ar trebui actualizată pe baza acestor informații.
- (3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea lor reglementară, cu privire la principalele fapte și considerente care urmau să stea la baza unei decizii de impunere, în ceea ce îi privește, a interdicției de exploatare pe teritoriul Uniunii sau a unei decizii de modificare a condițiilor unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus pe lista comunitară.
- (4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de statele membre, de a prezenta observații scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului înființat prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului ⁽³⁾ („Comitetul pentru Siguranță Aeriană”).
- (5) În contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului de punere în aplicare a acestuia (CE) nr. 473/2006 al Comisiei ⁽⁴⁾, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit informații actualizate din partea Comisiei cu privire la consultările comune, aflate în curs de desfășurare, cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Angola, Botswana, Georgia, Republica Guineea, India, Indonezia, Kazahstan, Republica Kârgâzstan, Liban, Libia, Madagascar, Republica Islamică Mauritania, Mozambic, Nepal, Filipine, São Tomé și Príncipe, Sudan și Zambia. De asemenea, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit din partea Comisiei informații referitoare la Afganistan, Ghana, Iran și Coreea de Nord. Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit din partea Comisiei și informații actualizate cu privire la consultările tehnice cu Federația Rusă.
- (6) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările făcute de AESA referitoare la rezultatele analizei rapoartelor de audit realizate de Organizația Aviației Civile Internaționale („OACI”) în cadrul programului său universal de auditare a supravegherii siguranței („USOAP”). Statele membre au fost invitate să acorde prioritate inspecțiilor la platformă ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele în care OACI a identificat deficiențe semnificative în materie de siguranță („SSC”) sau de statele în care AESA a stabilit că există deficiențe semnificative ale sistemului de supraveghere a siguranței. Pe lângă consultările întreprinse de Comisie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, acordarea de prioritate acestor inspecții la platformă va permite obținerea de informații suplimentare referitoare la performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele respective.

⁽¹⁾ JO L 344, 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 14).

⁽³⁾ Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile (JO L 373, 31.12.1991, p. 4).

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a normelor de aplicare pentru lista comunitară a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 8).

- (7) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările făcute de AESA cu privire la rezultatele analizei inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine („SAFA”) în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽¹⁾.
- (8) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat, de asemenea, prezentările făcute de AESA cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în statele vizate de măsurile sau de monitorizarea prevăzute de Regulamentul (CE) nr 2111/2005. Comitetul a fost informat în legătură cu planurile AESA și cu solicitările de continuare a asistenței tehnice și a cooperării în scopul consolidării capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile pentru a contribui la soluționarea oricărei neconformități cu standardele internaționale aplicabile. De asemenea, statele membre au fost invitate să răspundă la aceste solicitări pe bază bilaterală, în coordonare cu Comisia și cu AESA. În această privință, Comisia a subliniat utilitatea furnizării de informații către comunitatea aeronautică internațională, în special prin intermediul bazei de date SCAN a OACI, cu privire la asistența tehnică acordată de Uniune și de statele sale membre în vederea îmbunătățirii siguranței aviației la nivel mondial.
- (9) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat, de asemenea, o prezentare realizată de Eurocontrol, care a oferit informații actualizate referitoare la situația funcției de alertă a programului SAFA și la statisticile actuale legate de mesajele de alertă despre transportatorii care fac obiectul unei interdicții.

Transportatori aerieni din Uniune

- (10) Ca urmare a analizării, de către AESA, a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă efectuate în cazul aeronavelor transportatorilor aerieni din Uniune sau în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, mai multe state membre au luat anumite măsuri pentru a asigura respectarea legislației și au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la măsurile respective. Grecia a comunicat faptul că CAA din Grecia a efectuat inspecții în ceea ce privește *Gain Jet Aviation* și *Skygreece Airlines*. Nu au fost identificate probleme majore cu ocazia inspecțiilor suplimentare.
- (11) În cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță corespunzătoare, statele membre și-au reafirmat disponibilitatea de a acționa în consecință.

Transportatori aerieni din Angola

- (12) Regulamentul (CE) nr. 474/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1197/2011 al Comisiei ⁽²⁾, permite transportatorului aerian *TAAG Angolan Airlines*, certificat în Angola, să exploateze pe teritoriul Uniunii patru aeronave de tipul Boeing 737-700 cu numerele de înmatriculare D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH și D2-TBJ, trei aeronave de tipul Boeing 777-200 cu numerele de înmatriculare D2-TED, D2-TEE și D2-TEF, și două aeronave de tipul Boeing 777-300 cu numerele de înmatriculare D2-TEG și D2-TEH.
- (13) *TAAG Angolan Airlines* a depus, la 21 noiembrie 2014, prin intermediul autorităților competente din Angola („INAVIC”), o cerere de a adăuga o nouă aeronavă de tipul Boeing 777-300 în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. Cu toate acestea, există dificultăți persistente privind posibilitatea de a stabili și de a menține un contact regulat cu INAVIC, precum și cu *TAAG Angolan Airlines*. Aceste dificultăți se extind și în ceea ce privește contactele INAVIC cu OACI, conducând în trecutul recent la mai multe anulări ale auditurilor OACI prevăzute anterior. Acest lucru indică faptul că există probleme interne de comunicare atât în cadrul *TAAG Angolan Airlines* și al INAVIC, cât și între acestea, ceea ce face dificilă evaluarea în mod adecvat a eventualității ca aprobarea cererii depuse de *TAAG Angolan Airlines* să atragă riscuri în ceea ce privește siguranța. Prin urmare, Comisia consideră că cel mai potrivit mod de a proceda este acela de a solicita atât INAVIC, cât și *TAAG Angolan Airlines*, să se angajeze pe deplin în fața Comisiei, în viitorul apropiat, să realizeze o revizuire aprofundată a situației actuale în materie de siguranță sub toate aspectele ei, inclusiv din punctul de vedere al adăugării de noi aeronave în cadrul flotei *TAAG Angolan Airlines*.
- (14) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include aeronave suplimentare exploatare de *TAAG Angolan Airlines*.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1197/2011 al Comisiei din 21 noiembrie 2011 (JO L 303, 22.11.2011, p. 14). A se vedea în special punctele 26 și 30 din considerentele acestui regulament.

- (15) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante de către TAAG *Angolan Airlines*, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Botswana

- (16) În aprilie 2013, OACI a desfășurat o misiune de coordonare validată („ICVM”) în Botswana. Rezultatele respectivei ICVM au fost parțial pozitive: s-a îmbunătățit nivelul de punere în aplicare efectivă. Cu toate acestea, a existat și un rezultat negativ, dat fiind faptul că au fost identificate două deficiențe semnificative în materie de siguranță. În plus, începând cu 2010, au avut loc două accidente care au implicat aeronave înregistrate în Botswana.
- (17) Având în vedere informațiile disponibile, absența actuală a punerii în aplicare efective a standardelor OACI și a practicilor recomandate de aceasta, cele două deficiențe semnificative în materie de siguranță, cele două accidente și comunicarea intermitentă între Comisie și Autoritatea Aeronautică Civilă din Botswana („CAAB”), Comisia a solicitat informații cu privire la transportatorii aerieni certificați în Botswana printr-o scrisoare din 8 iulie 2014 adresată CAAB.
- (18) La 3 octombrie 2014, CAAB a oferit un răspuns furnizând informațiile solicitate cu scopul de a ilustra punerea în aplicare efectivă a standardelor OACI și a practicilor recomandate de aceasta și soluționarea celor două deficiențe semnificative în materie de siguranță.
- (19) Pe baza respectivelor informații, se pare că CAAB ar dori ca OACI să efectueze o altă ICVM înainte de sfârșitul acestui an, pentru a verifica dacă acțiunile corective care au fost întreprinse sunt suficiente pentru a remedia cele două deficiențe semnificative în materie de siguranță.
- (20) Evaluarea informațiilor furnizate indică, de asemenea, faptul că toți transportatorii aerieni au fost recertificați și au primit noi certificate de transportator aerian („AOC”) la aceeași dată. Acest fapt va conduce la o creștere a volumului de lucru pentru CAAB de fiecare dată când trebuie reînnoite aceste certificate de transportator aerian. CAAB a elaborat un program de supraveghere în materie de siguranță a transportatorilor aerieni, însă punerea în aplicare a acestui program este în întârziere. În cele din urmă, pe parcursul activităților de supraveghere se înregistrează doar un număr limitat de constatări și, drept consecință, este dificil de determinat capacitatea CAAB de a soluționa problemele legate de siguranță nou apărute. Pentru a clarifica aceste aspecte, Comisia va solicita informații suplimentare, iar CAAB va fi invitată de Comisie să participe la o reuniune tehnică pentru a discuta detalii suplimentare legate de situația supravegherii în materie de siguranță în Botswana.
- (21) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Botswana.

Transportatori aerieni din Georgia

- (22) Consultările cu autoritățile competente din Georgia („GCAA”) continuă având ca scop monitorizarea punerii în aplicare de către GCAA a planului de acțiuni corective elaborat ca răspuns la SSC identificată în urma auditului cuprinzător de sistem („CSA”) efectuat de OACI în cazul Georgiei în octombrie 2013.
- (23) Pe baza informațiilor furnizate de GCAA în ceea ce privește acțiunile întreprinse de GCAA cu scopul soluționării SSC indicate, Comisia nu a considerat că este necesar să solicite GCAA să se prezinte în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană. Comisia a prezentat Comitetului pentru Siguranță Aeriană un raport cu privire la punerea în aplicare a planului de acțiuni corective elaborat de GCAA.
- (24) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Georgia.

Transportatori aerieni din Republica Guineea

- (25) După cum s-a convenit în cadrul reuniunii care a avut loc la Bruxelles în ianuarie 2013, autoritățile competente din Republica Guineea („DNAC”) au furnizat în mod regulat informații cu privire la punerea în aplicare în curs de desfășurare a planului de acțiuni corective, care a fost aprobat de OACI în decembrie 2012, precum și cu privire la toate activitățile conexe.

- (26) Ultimul raport privind progresele înregistrate, primit la 21 octombrie 2014, prezintă în detaliu cele mai recente activități și evoluții în ceea ce privește punerea în aplicare a planului de acțiuni corective. Formarea personalului continuă în vederea consolidării capacității de supraveghere, în special în domeniul navigabilității și al operațiilor. DNAC au continuat să abordeze aspectele rămase nerezolvate care au fost identificate în cadrul USOAP în ceea ce privește problemele legate de protocol, prin utilizarea instrumentului online CMA (abordare de monitorizare continuă) al OACI. În perioada cuprinsă între începutul lunii august și sfârșitul lunii septembrie 2014, OACI a efectuat o validare în afara locației a chestiunilor de protocol care pot face obiectul verificării la distanță. Ca rezultat, punerea în aplicare globală efectivă a celor opt elemente critice a înregistrat o ușoară îmbunătățire.
- (27) În prezent, este în pregătire o inițiativă legislativă de transformare a DNAC într-o autoritate aeronautică civilă independentă și autonomă din punct de vedere financiar și operațional, având propria structură de conducere. Se estimează că Autoritatea Aeronautică Civilă din Guineea („AGAC”) va fi înființată, în deplină conformitate cu cerințele OACI, până în luna ianuarie 2015.
- (28) Toate certificatele de transportator aerian existente anterior au fost suspendate la sfârșitul lunii martie 2013. Certificarea pe deplin conformă cu standardele OACI (în cinci etape) a transportatorului aerian național *PROBIZ Guinée*, care exploatează o aeronavă de tipul BE90, este în curs de desfășurare, cu ajutorul și sprijinul unei misiuni specifice a conferinței pe tema aviației civile africane/organizației de supraveghere a siguranței aviației aferentă grupului acordului de la Banjul, incluzând formare la locul de muncă pentru inspectorii DNAC privind întregul proces. Alți doi transportatori aerieni — *Eagle Air Guinée* și *Sahel Aviation Service Guinée* — au inițiat, de asemenea, procesul de certificare. DNAC, cu sprijinul oficiului regional al OACI din Dakar, estimează să încheie procesul de certificare pentru toți cei trei transportatori aerieni până la sfârșitul anului 2014.
- (29) DNAC au solicitat efectuarea unei ICVM în vederea validării progreselor realizate în ceea ce privește punerea în aplicare a planului de acțiuni corective. Inițial, OACI prevăzuse efectuarea unei ICVM în mai 2014. Schimbările survenite în conducerea Ministerului Transporturilor au cauzat întârzieri, iar ICVM este în prezent planificată, cu titlu orientativ, pentru a doua jumătate a lunii septembrie 2014. Prezența actuală a focarului Ebola a condus la amânarea pentru o perioadă nedeterminată a ICVM, precum și a unei misiuni de asistență a OACI care a fost planificată inițial pentru iulie 2014.
- (30) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Republica Guineea.
- (31) În cazul în care vor exista informații relevante privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din India

- (32) La 7 noiembrie 2014, a avut loc la Bruxelles o reuniune tehnică. La reuniune au participat Comisia și AESA, precum și înalți reprezentanți ai Direcției Generale a Aviației Civile din India („DGCA”). Reuniunea a fost organizată pe tema îndeplinirii de către India a obligațiilor internaționale în materie de siguranță și supraveghere, inclusiv în ceea ce privește decizia Administrației Federale a Aviației din Statele Unite („FAA”) de scădere a categoriei de conformitate a Indiei de la categoria 1 la categoria 2, ca urmare a deficiențelor identificate în cursul unui audit de evaluare a siguranței la nivel internațional a aviației („IASA”). DGCA a furnizat detalii referitoare la situația acțiunilor sale corective vizând soluționarea deficiențelor constatate care au dus la scăderea categoriei de conformitate de către FAA. DGCA a reiterat faptul că a întreprins acțiuni în vederea soluționării celor mai multe dintre deficiențele constatate de FAA și că a stabilit un plan structurat de acțiuni corective privind domeniile preocupante rămase nesoluționate. În plus, în cadrul reuniunii tehnice, DGCA a prezentat informații referitoare la aspectul durabilității și la îmbunătățirile aflate în curs în această privință.
- (33) Pe parcursul reuniunii tehnice respective, DGCA s-a angajat să se implice pe deplin într-un dialog în materie de siguranță cu Comisia, inclusiv prin reuniuni suplimentare, dacă și atunci când acest lucru va fi considerat necesar de către Comisie. În plus, DGCA s-a angajat să furnizeze Comisiei orice informație relevantă în materie de siguranță, în cadrul consultărilor oficiale cu autoritățile care sunt responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni certificați în India în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (34) Pe baza informațiilor furnizate în cadrul reuniunii tehnice din 7 noiembrie 2014 și a angajamentelor luate de DGCA cu această ocazie, Comisia nu consideră necesar în această etapă să impună restricții de exploatare transportatorilor aerieni indieni.
- (35) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii prin includerea de transportatori aerieni din India.

- (36) Statele membre trebuie să continue să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în cazul transportatorilor aerieni indieni în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Indonezia

- (37) Consultările cu autoritățile competente din Indonezia („DGCA”) continuă, în vederea monitorizării progreselor realizate de DGCA în ceea ce privește asigurarea că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Indonezia se desfășoară în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.
- (38) Sunt recunoscute eforturile depuse de DGCA pentru a crea un sistem aeronautic pe deplin conform cu standardele OACI. S-a observat, de asemenea, că DGCA a demonstrat transparența necesară, precum și disponibilitatea de a face schimb de informații.
- (39) În perioada 5-14 mai 2014, OACI a efectuat un audit cuprinzător de sistem. Raportul final al acestui audit a devenit disponibil la 18 noiembrie 2014, iar rezultatele auditului indică faptul că sistemul de supraveghere a siguranței din Indonezia necesită în continuare îmbunătățiri substanțiale. DGCA a propus OACI un plan de acțiuni corective în vederea remedierii problemelor constatate în urma acestui audit.
- (40) În septembrie 2014, Comitetul național pentru siguranța transporturilor din Indonezia a publicat raportul final privind accidentul în care a fost implicat transportatorul Lion Air, care a avut loc la 13 aprilie 2013 în Bali. Raportul complet oferă o analiză a accidentului și pune la dispoziție o serie de recomandări în materie de siguranță destinate, printre altele, transportatorului aerian și DGCA.
- (41) În prezent, nu există însă dovezi obiective și concludente din care să rezulte că punerea în aplicare a planului de acțiuni corective și a recomandărilor în materie de siguranță este adecvată.
- (42) Într-o scrisoare din 20 octombrie 2014, DGCA a informat Comisia că patru noi transportatori aerieni au fost certificați de la ultima actualizare, mai precis: AOC nr. 121-042 s-a eliberat pentru *PT. MY INDO Airlines* la 15 august 2014, AOC nr. 121-054 s-a eliberat pentru *PT Indonesia Air Asia Extra* la 28 august 2014, AOC nr. 135-052 s-a eliberat pentru *PT. Elang Lintas Indonesia* la 28 februarie 2014 și AOC nr. 135-053 s-a eliberat pentru *PT. Elang Nusantara Air* la 12 martie 2014. Cu toate acestea, DGCA nu a furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a respectivilor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.
- (43) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include acești patru transportatori aerieni în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Kazahstan

- (44) Consultările cu autoritățile competente din Kazahstan („CAC”) continuă, în vederea monitorizării progreselor realizate de CAC în a asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan se desfășoară în conformitate cu standardele internaționale de siguranță a aviației.
- (45) CAC a informat Comisia cu privire la evoluțiile legate de ICVM care a fost efectuată în perioada 27 mai-4 iunie 2014 în Kazahstan, inclusiv cu privire la situația celor două deficiențe semnificative în materie de siguranță identificate de OACI în 2009. CAC a indicat în special că SSC referitoare la eliberarea de certificate privind navigabilitatea a fost remediată, în timp ce cea de a doua referitoare la procesul de certificare pentru eliberarea de certificate de transportator aerian a fost menținută.
- (46) *Air Astana* a furnizat, de asemenea, informații actualizate privind evoluțiile în materie de siguranță realizate de respectivul transportator aerian, în special în ceea ce privește modificările recente ale flotei sale care în prezent are dreptul de a opera pe teritoriul Uniunii. Cele mai multe dintre elementele noi adăugate sunt avioanele nou fabricate care sunt închiriate pe bază de leasing financiar. De asemenea, se înregistrează o anumită creștere în ceea ce privește nivelul actual și cel planificat al operațiunilor.
- (47) Pe baza informațiilor disponibile privind sistemul de supraveghere a siguranței din Kazahstan, se consideră că autoritățile aeronautice din țara respectivă se confruntă cu un deficit de inspectori suficient de instruiți și experimentați necesari pentru gestionarea sarcinilor legate de certificatele de transportator aerian și de autorizațiile speciale și că nu pot, în această etapă, să asigure o supraveghere continuă în ceea ce privește operațiunile de zbor. Prin urmare, autoritățile din Kazahstan sunt încurajate să își intensifice eforturile pentru a asigura conformitatea cu standardele internaționale de siguranță.

- (48) Comisia și AESA intenționează să monitorizeze îndeaproape progresele înregistrate de CAC în ceea ce privește angajarea, menținerea și instruirea inspectorilor, precum și măsurile întreprinse de CAC pentru punerea în aplicare a planului de acțiuni corective legate de deficiența semnificativă în materie de siguranță neremediată.
- (49) La 29 septembrie 2014, Comisia a solicitat CAC informații actualizate privind transportatorii aerieni aflați sub supravegherea CAC, în special informații privind revocarea certificatelor de transportator aerian. Prin răspunsul oferit, CAC a informat Comisia cu privire la certificatele de transportator aerian eliberate în Kazahstan și a furnizat dovezi ale revocării a trei certificate de transportator aerian, și anume certificatele AOC ale căror titulari sunt *Jet One*, *Luk Aero* și *Air Trust Aircompany*.
- (50) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina *Jet One*, *Luk Aero* și *Air Trust Aircompany* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (51) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorului *Air Astana* în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Republica Kârgâzstan

- (52) Prin scrisorile din 18 octombrie 2014 și 13 noiembrie 2014, autoritatea competentă din Republica Kârgâzstan („KG CAA”) a furnizat informații actualizate referitoare la transportatorii aerieni certificați în țara respectivă, care fac în prezent obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii. Potrivit acestor scrisori și documentației justificative, KG CAA a suspendat certificatele de transportator aerian a patru transportatori aerieni, și anume *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* și *Click Airways*, și a revocat certificatul de transportator aerian al *Kyrgyz Trans Avia*. În temeiul legislației din Republica Kârgâzstan, suspendarea unui AOC este echivalentă cu revocarea sa, dacă titularul certificatului suspendat nu a solicitat o procedură de certificare în termen de trei luni de la suspendare. *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* și *Click Airways* nu au solicitat o astfel de certificare de la suspendarea certificatelor lor de transportator aerian. În consecință, certificatele de transportator aerian ale acestora pot fi considerate revocate.
- (53) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* și *Kyrgyz Trans Avia* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Liban

- (54) Consultările cu autoritățile competente din Liban („DGCA Liban”) continuă pentru a avea confirmarea că Libanul încearcă să rezolve deficiențele constatate de OACI în cursul ICVM care a avut loc în Liban în perioada 5-11 decembrie 2012. DGCA Liban a stabilit un plan de acțiuni corective și se află în proces de derulare a acestor acțiuni, în special în ceea ce privește SSC legată de certificarea transportatorilor aerieni din Liban.
- (55) Pe parcursul unei reuniuni tehnice din 14 iulie 2014, DGCA Liban a furnizat informații privind schimbarea conducerii sale, desemnarea de noi membri ai personalului angajați de DGCA Liban și secundarea de către Middle East Airlines, îmbunătățirea identificării cauzelor care au stat la baza SSC și sensibilizarea la nivel politic cu privire la îmbunătățirile necesare în Liban. DGCA Liban a pus la dispoziție lista completă a actualelor certificate de transportator aerian din Liban, precum și informații privind reinnoirea acestora pentru doi transportatori aerieni.
- (56) DGCA Liban a informat Comisia că raportul referitor la soluționarea SSC a fost transmis către OACI. Cu toate acestea, în prezent, respectivele acțiuni corective trebuie încă să facă obiectul unor verificări suplimentare.
- (57) În perioada 14-15 octombrie 2014, a avut loc la DGCA o vizită informală a Comisiei. Pe durata vizitei, Libanul a evidențiat progresele înregistrate de DGCA începând cu iulie 2014, în special datorită unei bune comunicări cu Uniunea. Libanul tratează cu seriozitate deficiența semnificativă în materie de siguranță constatată de Organizația Aviației Civile Internaționale și a verificat toate certificatele de transportator aerian. DGCA Liban a subliniat faptul că Direcția Generală a Aviației Civile dispune în prezent de autoritatea deplină de a monitoriza toate aspectele legate de siguranța tuturor transportatorilor aerieni, cu toate că nu există încă o autoritate în domeniul aviației civile autonomă și care să dețină resursele necesare. Libanul a furnizat informații suplimentare privind planul de acțiuni în materie de siguranță a aviației la 9 noiembrie 2014, inclusiv planuri privind dezvoltarea ulterioară a unei autorități autonome în domeniul aviației civile.

- (58) Pe baza situației descrise anterior, consultările cu autoritățile libaneze vor continua în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (59) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Liban.
- (60) În cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Libia

- (61) În aprilie 2012, autoritățile competente din Libia („LYCAA”) au fost de acord să restricționeze operațiunile pe teritoriul Uniunii ale tuturor transportatorilor aerieni certificați în Libia. Intenția a fost de a acorda LYCAA timpul necesar pentru recertificarea respectivilor transportatorilor aerieni și pentru crearea de capacități de supraveghere suficiente pentru a asigura conformitatea cu standardele internaționale de siguranță.
- (62) Comisia a monitorizat eficacitatea respectivelor restricții. De asemenea, Comisia a desfășurat o serie de consultări regulate cu LYCAA în ceea ce privește progresele realizate de acestea în legătură cu reformarea sistemului său de siguranță în domeniul aviației civile.
- (63) Până în martie 2014, au fost observate unele progrese atât la nivelul LYCAA, cât și la nivelul principalilor transportatori aerieni, *Libyan Airlines* și *Afriqiyah Airways*. Cu toate acestea, certificarea respectivilor transportatori aerieni a durat mai mult decât fusese prevăzut.
- (64) Astfel cum a menționat Comisia în aprilie 2014 ⁽¹⁾, înainte ca LYCAA să poată emite o autorizație care să permită transportatorilor lor să opereze pe teritoriul Uniunii, ar fi necesar să se demonstreze Comisiei, în mod satisfăcător, că procesul de recertificare a fost finalizat eficient și că este asigurată o supraveghere continuă durabilă în conformitate cu standardele OACI.
- (65) Totuși, situația în materie de securitate din Libia s-a deteriorat în mod semnificativ în cursul lunilor iunie și iulie 2014, în special în urma izbucnirii unor acte de violență pe aeroportul internațional Tripoli și în vecinătatea acestuia. Această situație instabilă în materie de securitate continuă să prevaleze. Actele de violență au avut ca rezultat distrugerea și deteriorarea gravă a clădirilor, a infrastructurii și a aeronavelor la sol din aeroportul internațional Tripoli, făcând ca aeroportul și spațiul aerian să fie inutilizabile.
- (66) În ceea ce privește situația neclară a capacităților LYCAA de a asigura supravegherea corespunzătoare a propriilor transportatori aerieni, în urma actelor de violență și a lipsei unei administrații stabile și eficiente, Comisia nu mai are încrederea necesară că LYCAA dețin în continuare autoritatea de a restricționa transportatorii aerieni libieni de a opera pe teritoriul Uniunii. În plus, Comisia nu este convinsă de capacitatea LYCAA de a-și îndeplini obligațiile internaționale cu privire la supravegherea în materie de siguranță a propriilor transportatori aerieni. De asemenea, Comisia a exprimat preocupări legate de numărul mare de aeronave deteriorate în urma actelor de violență și îndoielei legate de posibilitatea asigurării în continuare a navigabilității într-un mod adecvat.
- (67) Prezentarea orală pentru Comisie și Comitetul pentru Siguranță Aeriană, oferită de LYCAA la 25 noiembrie 2014, cu privire la acțiunile întreprinse pentru asigurarea siguranței aeriene în Libia a evidențiat în mod clar faptul că, în pofida eforturilor depuse de LYCAA sub conducerea actuală, rămân o serie de preocupări legate de riscurile iminente în ceea ce privește siguranța aviației care nu sunt suficient de bine controlate. Aceste preocupări sunt amplificate substanțial de instabilitatea constantă.
- (68) Ca urmare a situației neclare a capacităților LYCAA de a asigura supravegherea adecvată a transportatorilor aerieni libieni și de a controla riscurile iminente în ceea ce privește siguranța, se evaluează că LYCAA nu își pot îndeplini obligațiile internaționale legate de siguranța aviației.
- (69) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include toți transportatorii aerieni certificați în Libia în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 368/2014 al Comisiei din 10 aprilie 2014 (JO L 108, 11.4.2014, p. 16). A se vedea în special considerentul 64 din acest regulament.

Transportatori aerieni din Madagascar

- (70) Consultările cu autoritățile competente din Madagascar au continuat în mod activ cu scopul de a monitoriza progresele înregistrate de aceste autorități pentru a asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Madagascar respectă standardele de siguranță internaționale.
- (71) Comisia, asistată de AESA, a organizat o reuniune consultativă la 23 octombrie 2014 cu autoritățile competente din Madagascar și cu reprezentanții transportatorului aerian *Air Madagascar*. Cu ocazia acestei reuniuni, transportatorul aerian a furnizat informații referitoare la evoluția flotei sale și, în special, referitoare la faptul că două aeronave de tipul Boeing 737, care sunt menționate în anexa B la Regulamentul (UE) nr. 474/2006, vor fi înlocuite progresiv în 2015 cu aeronave de același tip, și că o aeronavă de tipul ATR 72-600 va fi adăugată în cadrul flotei pe parcursul primului trimestru al anului 2015.
- (72) La 10 noiembrie 2014, transportatorul aerian *Air Madagascar* a solicitat modificarea anexei B pentru a permite operațiunile noii aeronave de tipul Boeing 737 care va înlocui în cadrul flotei aeronava existentă de tipul Boeing 737, precum și operațiunile aeronavei de tipul ATR 72-600 care va fi adăugată în cadrul flotei.
- (73) *Air Madagascar* a furnizat dovezi că performanțele în materie de siguranță ale flotei sale au fost îmbunătățite. Autoritățile competente din Madagascar au menționat că, în ceea ce privește operațiunile realizate cu aeronavele de tipul Boeing B737, sunt mulțumite de actualul nivel de conformitate demonstrat de *Air Madagascar* cu privire la cerințele OACI. Statele membre și AESA au confirmat că nu au fost constatate preocupări specifice în urma inspecțiilor la platformă efectuate la aeroporturile Uniunii în cadrul programului SAFA.
- (74) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată cu privire la *Air Madagascar*. Anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ar trebui modificată pentru a permite efectuarea de operațiuni de către aeronavele de tipul B737, precum și de aeronavele de tipul ATR 72/42, care sunt sau care vor fi cuprinse în certificatele de transportator aerian ale *Air Madagascar*.
- (75) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorului *Air Madagascar*, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Republica Islamică Mauritania

- (76) AESA a informat Comisia cu privire la rapoartele care indică deficiențe grave în materie de siguranță și incapacitatea persistentă a transportatorului aerian *Mauritania Airlines International* (MAI) de a aborda deficiențele identificate în urma inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul programului SAFA. Aceste deficiențe sunt legate de pregătirea zborurilor și de calcularea performanțelor. În pofida unor îmbunătățiri aduse condiției aeronavei, natura și gravitatea recentelor constatări au impact direct asupra siguranței operațiunilor și impun acțiuni corective.
- (77) Comisia a informat în mod direct autoritățile naționale competente („ANAC”) și *Mauritania Airlines International* (MAI) despre respectivele deficiențe, în vederea luării cu rapiditate de măsuri de atenuare. ANAC a confirmat luarea la cunoștință prin întocmirea unui raport privind o serie de acțiuni corective și cele mai recente rezultate ale auditului efectuat de OACI în domeniul aerodromurilor și al serviciilor de navigație aeriană.
- (78) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Republica Islamică Mauritania.
- (79) În cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Mozambic

- (80) Autoritățile competente din Mozambic („IACM”) au furnizat un raport privind punerea în aplicare în curs de desfășurare a planului de acțiuni corective prezentat OACI și aprobat de această organizație. Cel mai recent raport privind progresele înregistrate și documentele justificative aferente primite de Comisie și de AESA la 26 septembrie 2014 indică faptul că IACM și-au continuat activitățile de actualizare a cadrului juridic prin prezentarea de propuneri legislative în vederea continuării alinierii actului privind aviația civilă la cerințele OACI, a îmbunătățirii rolului său de la cel exclusiv de organism de reglementare la cel de autoritate și a continuării alinierii regulamentelor sale existente cu standardele OACI și cu practicile recomandate de aceasta („SARPS”) modificate. Recrutarea și formarea personalului continuă în vederea sporirii capacității de supraveghere, în special în domeniul operațiilor și al acordării de licențe, al aerodromurilor, al navigabilității și al reglementării și aplicării legii. Eforturile de consolidare a capacităților interne sunt întărite prin parteneriate cu autorități africane și europene, precum și cu organizații regionale. A fost realizată o analiză a deficiențelor legate de certificarea aerodromurilor pentru toate aeroporturile și a fost solicitat un plan detaliat pentru certificarea aeroporturilor internaționale (Maputo, Beira și Nacala) în vederea inițierii procesului în 2015. Programul de siguranță națională a fost elaborat și se estimează că va fi finalizat până în 2017.
- (81) IACM au continuat să abordeze toate aspectele rămase nerezolvate constatate în cadrul USOAP, legate de problemele conexe privind protocolul. În plus, multe dintre regulamentele și procedurile necesare pentru sprijinirea răspunsurilor au fost realizate și documentația conexă a fost încărcată prin intermediul instrumentului online CMA al OACI. Urmează în prezent ca OACI să valideze aceste acțiuni.
- (82) IACM au solicitat efectuarea unei ICVM în vederea validării progreselor realizate în ceea ce privește punerea în aplicare a planului de acțiuni corective, care este în prezent prevăzută a avea loc în perioada 26 noiembrie-4 decembrie 2014, acoperind domeniile legislației, organizarea CAA, aerodromurile și serviciile de navigație aeriană.
- (83) Au fost notate progresele semnificative raportate de IACM în ceea ce privește remedierea deficiențelor identificate de OACI și au fost încurajate eforturile sale de a finaliza activitățile de stabilire a unui sistem aeronautic pe deplin conform cu standardele internaționale. Recunoscând progresele semnificative deja realizate, și progresele estimate în viitor, o misiune a Uniunii de evaluare a siguranței ar putea avea loc în primul trimestru al anului 2015. Cu toate acestea, pentru moment, mai multe aspecte importante legate de siguranța aviației necesită încă să fie abordate pe deplin și în mod adecvat.
- (84) Investigarea prăbușirii transportatorului aerian *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* („LAM”) la 29 noiembrie 2013 este încă în curs de desfășurare. Se estimează că raportul final al investigării accidentului va fi furnizat până la sfârșitul anului 2014. În urma accidentului, LAM a realizat o revizuire amplă a mecanismelor și procedurilor interne în materie de siguranță și securitate, rezultate în urma punerii în aplicare a unei serii de cerințe organizatorice și operaționale mai exigente. În paralel, activitățile au fost continuate prin îmbunătățirea suplimentară a sistemului de management al siguranței („SMS”), cu o atenție specială acordată analizei și schimbului de date în materie de zboruri.
- (85) De asemenea, IACM au raportat că au continuat procesul de certificare a transportatorilor aerieni în conformitate cu standardele OACI și cu practicile recomandate de aceasta. Potrivit listei furnizate de IACM, a fost certificat un nou transportator aerian, și anume *Makond Lda*. Totuși, IACM nu au putut furniza dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestui transportator aerian este asigurată în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.
- (86) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include transportatorul aerian *Makond Lda* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Nepal

- (87) Comisia a continuat consultările cu autoritatea competentă din Nepal („CAAN”) pentru a stabili capacitățile acesteia de a pune în aplicare și pentru a implementa în mod suficient standardele internaționale de siguranță relevante.
- (88) Pe baza unei cereri adresate de Comisie, CAAN a depus documentație legată de progresele înregistrate în ceea ce privește activitățile de supraveghere a siguranței, inclusiv deficiențele constatate în urma vizitei de evaluare a Uniunii în Nepal în februarie 2014, a SSC identificate de OACI, precum și în urma auditurilor efectuate de OACI.

- (89) Comisia și AESA s-au întâlnit în cadrul unei reuniuni cu CAAN la 24 septembrie 2014. Reuniunea s-a axat în special pe progresele înregistrate în domeniul acordării de licențe pentru personalul serviciilor de trafic aerian, al certificării transportatorilor aerieni și al supravegherii operațiunilor aeriene.
- (90) Totuși, se pare că progresele realizate nu sunt suficiente și că este necesar mai mult timp. În special, există preocupări că cerințele referitoare la personalul serviciilor de trafic aerian care operează într-un mediu multiechiplaj au fost până în prezent insuficient soluționate de CAAN, mai ales având în vedere faptul că lipsa de pregătire adecvată a echipajului este indicată ca o posibilă cauză în raportul privind accidentul fatal din 16 februarie 2014.
- (91) În plus, există în continuare preocupări că recertificarea de către CAAN a transportatorilor aerieni este necorespunzătoare și poate fi nepotrivită pentru a garanta că toți transportatorii aerieni nepalezi respectă cerințele internaționale în materie de siguranță aeriană. Prin urmare, CAAN este încurajată să solicite asistența experților corespunzători în domeniu pentru a evalua procesul și pentru a verifica caracterul corespunzător al acestuia, precum și pentru a întreprinde acțiuni, dacă este cazul.
- (92) O reuniune între Comisie, AESA și *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air și Yeti Airlines* a fost organizată la 11 noiembrie 2014 în vederea analizării progreselor înregistrate cu privire la observațiile prezentate în urma vizitei Uniunii de evaluare la fața locului, precum și cu privire la alte aspecte legate de îmbunătățirea siguranței aeriene în Nepal.
- (93) Capacitatea anumitor transportatori aerieni de a gestiona riscurile operațiunilor lor la un nivel care să poată indica capacitatea de a atenua riscurile implicate de o supraveghere insuficientă de către CAAN este considerată încurajatoare. Totuși, Comisia consideră că, în prezent, autoritățile competente din Nepal nu au capacitatea de a pune în aplicare și de a implementa într-o măsură suficientă standardele internaționale de siguranță relevante la un nivel care să poată sprijini ridicarea actualei interdicții de exploatare.
- (94) În plus, este de reținut faptul că la 25 august 2014, Comisia a transmis o scrisoare către CAAN în vederea obținerii de informații actualizate privind transportatorii aerieni aflați sub supravegherea sa. Într-o scrisoare din 10 septembrie 2014, CAAN a informat Comisia că un nou transportator aerian a fost certificat de la ultima actualizare, și anume certificatul AOC nr. 082/2014 a fost eliberat pentru *Manang Air Pvt. Ltd.* la 3 iulie 2014. Cu toate acestea, CAAN nu a furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestui transportator aerian este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.
- (95) Transportatorii aerieni care au deținut anterior un certificat AOC separat eliberat numai pentru operațiunile lor internaționale au primit în prezent un certificat AOC care acoperă toate operațiunile. Din acest motiv, certificatele AOC nr. 058/2010 pentru *Buddha Air (International Operations)* și AOC nr. 059/2010 pentru *Shree Airlines (International Operations)* au fost revocate de CAAN.
- (96) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include *Manang Air Pvt.* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a elimina *Buddha Air (International Operations)* și *Shree Airlines (International Operations)* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Filipine

- (97) La 9 aprilie 2014, FAA și-a anunțat decizia de îmbunătățire a categoriei de conformitate a Filipinelor de la categoria 2 la categoria 1 având în vedere programul său de audit al siguranței la nivel internațional a aviației („IASA”). Într-o scrisoare din 24 iulie 2014 adresată Comisiei, Autoritatea aviației civile din Filipine („CAAP”) a făcut trimitere la decizia FAA de a îmbunătăți categoria de conformitate a Filipinelor. Această scrisoare a făcut trimitere și la comunicarea OACI din care rezultă că Filipinele au remediat deficiențele semnificative în materie de siguranță identificate anterior. În cele din urmă, CAAP a menționat în această scrisoare că următorul său obiectiv vizat este ridicarea interdicției de exploatare impusă transportatorilor aerieni certificați în Filipine care fac în continuare obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (98) Într-o scrisoare din 22 septembrie 2014 adresată CAAP, Comisia a reiterat ideea că orice decizie de a îndepărta transportatorii aerieni certificați în Filipine din lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii trebuie să se bazeze pe o abordare fundamentată pe dovezi. În acest sens, la 4 noiembrie 2014, a fost organizată o reuniune tehnică cu experți din cadrul Comisiei și ai AESA, precum și cu înalți reprezentanți ai CAAP.
- (99) Dovezile prezentate de CAAP înainte și pe parcursul reuniunii tehnice din 4 noiembrie 2014 au prezentat în detaliu actuala structură organizațională a CAAP, precum și îmbunătățirile propuse care vor consolida capacitățile de supraveghere ale acesteia. Au fost transmise, de asemenea, informații privind activitatea actuală de supraveghere pe care CAAP o realizează în ceea ce îi privește pe transportatorii aerieni certificați în Filipine. CAAP a menționat, de asemenea, îmbunătățirile aflate în curs de realizare în materie de infrastructură, și a furnizat, în același timp, o actualizare a dezvoltării suplimentare propuse a propriului program de siguranță națională („SSP”).

- (100) În scrisoarea sa din 22 septembrie 2014, Comisia a propus, de asemenea, ca AESA să efectueze o vizită de asistență tehnică la fața locului în Filipine. Această vizită a fost efectuată pe parcursul săptămânii începute la 10 noiembrie 2014.
- (101) Discuția și dovezile furnizate de CAAP cu ocazia reuniunii tehnice din 4 noiembrie 2014 sunt considerate încurajatoare din punctul de vedere al progreselor realizate de autoritățile competente din Filipine în ceea ce privește supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Filipine. Aceasta deschide posibilitatea organizării unei misiuni a Uniunii de verificare la fața locului în viitor.
- (102) Cu toate acestea, în ceea ce privește obiectivul CAAP de a solicita ridicarea totală a interdicției de exploatare pentru transportatorii aerieni certificați în Filipine, trebuie subliniat faptul că va fi nevoie de o evaluare deplină a tuturor informațiilor relevante, iar rezultatul verificării la fața locului efectuate de Uniune trebuie să fie satisfăcător.
- (103) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni din Filipine.
- (104) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante de către *Philippine Airlines* și *Cebu Pacific Air* acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

- (105) Comisia, AESA și statele membre au continuat să monitorizeze îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă care efectuează zboruri către Uniune, inclusiv acordând prioritate inspecțiilor la platformă efectuate în cazul anumitor transportatori aerieni ruși în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (106) La 15 iulie 2014, Comisia s-a întâlnit cu reprezentanții transportatorului aerian *Kogalymavia*, în scopul de a confirma eficacitatea măsurilor luate de transportatorul aerian respectiv în vederea îmbunătățirii condițiilor sale în materie de siguranță. În general, progresele realizate de *Kogalymavia* au părut durabile. Acest transportator aerian este încurajat să continue să creeze o cultură pozitivă în materie de siguranță în interiorul organizației sale, inclusiv în materie de raportare a informațiilor esențiale legate de siguranță.
- (107) La 6 noiembrie 2014, Comisia, asistată de AESA și de un stat membru, s-a întâlnit cu reprezentanții Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse („FATA”). Scopul acestei reuniuni a fost de a se garanta faptul că problemele constatate în ceea ce îi privește pe transportatorii aerieni ruși în cursul inspecțiilor la platformă SAFA din ultimele 12 luni sunt abordate în mod adecvat de respectivii transportatori aerieni. Pe durata reuniunii, FATA s-a angajat să realizeze o investigație suplimentară a motivelor care au stat la baza deficiențelor grave constatate și să monitorizeze cazurile în care neconformitățile nu au fost remediate în mod corespunzător.
- (108) La 21 noiembrie 2014, FATA a informat Comisia că a sfătuit proprii transportatori aerieni să soluționeze din timp toate deficiențele constatate rămase nesoluționate în baza de date a SAFA și să aplice acțiunile corective în mod continuu, pentru a evita problemele legate de inspecțiile și constatările SAFA.
- (109) Pe baza informațiilor disponibile, s-a ajuns la concluzia că nu era necesară o audiere în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană al autorităților aeronautice ruse, și nici a transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă.
- (110) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Federația Rusă.
- (111) Cu toate acestea, statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către transportatorii aerieni ai Federației Ruse a standardelor de siguranță internaționale relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012. În cazul în care aceste inspecții indică un risc iminent la adresa siguranței ca o consecință a nerespectării standardelor de siguranță relevante, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri împotriva transportatorilor aerieni din Federația Rusă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din São Tomé și Príncipe

- (112) După o lungă perioadă lipsită de comunicare, la 22 septembrie 2014, autoritățile competente din São Tomé și Príncipe („INAC”) au raportat progresele realizate în respectiva perioadă de timp.
- (113) La 28 mai 2014, OACI a anunțat soluționarea deficiențelor semnificative în materie de siguranță referitoare la procesul de certificare și la supravegherea operatorilor aerieni, și asigurarea protecției acordate operatorilor de aerodromuri. În consecință, São Tomé și Príncipe a soluționat în prezent toate deficiențele semnificative în materie de siguranță identificate anterior.
- (114) Planul de acțiuni corective prezentate de INAC se află în prezent în curs de punere în aplicare. Rezumatul executării sale la jumătatea lunii aprilie 2014 indică faptul că 20 % dintre activitățile planificate înainte de sfârșitul lunii noiembrie 2014 au fost derulate astfel cum fusese prevăzut, în timp ce 25 % dintre respectivele activități sunt încă în curs de derulare, iar restul de 55 % nu au fost încă începute, iar data lor limită prevăzută a fost întârziată considerabil.
- (115) INAC a revocat certificatele de transport aerian a opt transportatori aerieni, și anume *British Gulf International Company Ltd*, *Executive Jet Services*, *Global Aviation Operation*, *Goliath Air*, *Island Oil Exploration*, *Transafrik International Ltd*, *Transcargo* și *Transliz Aviation*. INAC a furnizat dovezi scrise ale revocării certificatelor de transport aerian pentru acești transportatori.
- (116) Comisia remarcă evoluțiile pozitive raportate de INAC și salută în special revocarea certificatelor de transport aerian ale transportatorilor aerieni care și-au desfășurat activitatea principală în afara țării, precum și eliminarea tuturor aeronavelor acestora din registrul São Tomé și Príncipe.
- (117) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina acești transportatori aerieni din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (118) De asemenea, INAC a raportat că au fost eliberate certificate de transport aerian pentru transportatorii aerieni *STP Airways* și *Africa's Connection*. Cu toate acestea, IACM nu au putut furniza dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor doi transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.
- (119) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include transportatorii aerieni *STP Airways* și *Africa's Connection* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Sudan

- (120) Autoritatea Aeronautică Civilă din Sudan („SCAA”) a prezentat Comisiei informații cu privire la patru transportatori aerieni, și anume *BADR Airlines (BDR)*, *Nova Airlines (NOV)*, *Sudan Airways (SUD)* și *Tarco Air (TRQ)*. Documentele justificative indică faptul că respectivii transportatori aerieni asigură niveluri diferite de gestionare a siguranței. Aceste documente sugerează, cu toate acestea, că au fost realizate progrese satisfăcătoare în vederea pregătirii unei posibile misiuni a Uniunii de verificare în 2015.
- (121) În plus, SCAA a informat Comisia cu privire la rezultatele ultimului audit efectuat de OACI în domeniul aerodromurilor și al serviciilor de navigație aeriană. Deși aceste audituri abordează domenii care nu sunt, în general, legate de domeniile tehnice care fac obiectul principalelor preocupări ale Uniunii vizând transportatorii aerieni înregistrați în Sudan, și anume autorizarea personalului, operațiunile și navigabilitatea, ele au arătat faptul că SCAA a depus eforturi pentru a lua în considerare toate problemele siguranței aviatice în cadrul unei abordări holistice.
- (122) Se pare că SCAA a realizat îmbunătățiri durabile într-un mod realist și progresiv. Cu toate acestea, este încă necesară efectuarea unei evaluări aprofundate pentru a identifica dacă standardele internaționale de siguranță sunt respectate de către SCAA și de transportatorii aerieni certificați în Sudan. În plus, o verificare suplimentară printr-o misiune a Uniunii este necesară înainte de a putea lua în considerare orice propunere de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (123) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni din Sudan.

Transportatori aerieni din Zambia

- (124) Printr-o scrisoare din 15 mai 2014, Departamentul de Aviație Civilă din Zambia a raportat Comisiei că Autoritatea de Aviație Civilă din Zambia („ZCAA”) este operațională, iar capacitatea administrativă a acesteia a fost consolidată. Scrisoarea a furnizat, de asemenea, o actualizare a acțiunilor întreprinse pentru abordarea deficiențelor existente, inclusiv un plan de siguranță pe care Comisia l-a primit la 5 august 2014. Planul de siguranță prevede acțiuni suplimentare care trebuie să fie luate în vederea stabilirii unui sistem de reglementare și supraveghere eficace și eficient în Zambia și conține obiective clare pe termen scurt, mediu și lung.
- (125) Se pare că Departamentul de Aviație Civilă din Zambia a realizat progrese, iar autoritățile din Zambia sunt încurajate să continue să aducă îmbunătățiri în vederea reevaluării restricțiilor actuale la momentul potrivit, după verificarea necesară. Cu toate acestea, pentru moment, rămân o serie de deficiențe semnificative, în special în ceea ce privește ZCAA, inclusiv numărul adecvat de membri ai personalului instruiți corespunzător și actualizarea legislației și regulamentelor necesare pentru punerea în aplicare a dispozițiilor din anexele OACI care au fost identificate în planul de siguranță și pentru care este încă necesară întreprinderea de acțiuni corespunzătoare.
- (126) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni din Zambia.
- (127) Articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 recunoaște necesitatea ca deciziile să fie luate cu rapiditate și, după caz, de urgență, având în vedere implicațiile în materie de siguranță. În consecință, este esențial, în vederea protecției informațiilor sensibile și a reducerii la minimum a impacturilor comerciale, ca deciziile luate în contextul actualizării listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții sau restricții de exploatare pe teritoriul Uniunii să fie publicate și să intre în vigoare imediat după adoptarea lor.
- (128) Prin urmare, este necesară modificarea Regulamentului (CE) nr. 474/2006.
- (129) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru Siguranță Aeriană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se modifică după cum urmează:

1. Anexa A se înlocuiește cu textul din anexa A la prezentul regulament.
2. Anexa B se înlocuiește cu textul din anexa B la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 11 decembrie 2014.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Violeta BULC
Membru al Comisiei

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII GENERALE DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE, CU EXCEPȚII ⁽¹⁾

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republica Ghana
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv			Republica Islamică Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
PAMIR AIRLINES	Necunoscut	PIR	Republica Islamică Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Republica Islamică Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția TAAG Angola Airlines care figurează în anexa B, inclusiv			Republica Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
DIEXIM	007	Necunoscut	Republica Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola

⁽¹⁾ Transportatorii aerieni enumerați în anexa A ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj, aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță aplicabile.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv			Republica Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv			Republica Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Necunoscut	Republica Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republica Congo

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv			Republica Democratică Congo (RDC)
<i>AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER</i>	104/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>AIR BARAKA</i>	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>AIR CASTILLA</i>	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>AIR MALEBO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>BIEGA AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>BUSINESS AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>CETRACA</i>	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>CHC STELLAVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>CONGO EXPRESS AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Republica Democratică Congo (RDC)
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Republica Democratică Congo (RDC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Semnătură ministerială (ordonanța nr. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Republica Democratică Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv			Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
TANGO AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv			Eritreea

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția transportatorilor aerieni Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG care figurează în anexa B, inclusiv			Republica Gaboneză
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republica Gaboneză
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor aerieni Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua și Indonesia Air Asia, inclusiv			Republica Indonezia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Necunoscut	Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republica Indonezia
ASCO NUSA AIR	135-022	Necunoscut	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Necunoscut	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republica Indonezia
BATIK AIR	121-050	BTK	Republica Indonezia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republica Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republica Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republica Indonezia
EASTINDO	135-038	ESD	Republica Indonezia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Necunoscut	Republica Indonezia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Necunoscut	Republica Indonezia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Necunoscut	Republica Indonezia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
HEAVY LIFT	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republica Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KOMALA INDONESIA	135-051	Necunoscut	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republica Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
MARTABUANA ABADION	135-049	Necunoscut	Republica Indonezia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Necunoscut	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
MY INDO AIRLINES	121-042	Necunoscut	Republica Indonezia
NAM AIR	121-058	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republica Indonezia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Necunoscut	Republica Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republica Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	Republica Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Necunoscut	Republica Indonezia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republica Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Necunoscut	Republica Indonezia
SKY AVIATION	121-028	Necunoscut	Republica Indonezia
SKY AVIATION	135-044	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republica Indonezia
SURYA AIR	135-046	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republica Indonezia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului aerian Air Astana, inclusiv			Republica Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republica Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republica Kazahstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republica Kazahstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republica Kazahstan
KZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republica Kazahstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv			Republica Kârgâzstan
AIR BISHKEK (fosta EASTOK AVIA)	15	EAA	Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republica Kârgâzstan
HELI SKY	47	HAC	Republica Kârgâzstan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republica Kârgâzstan
S GROUP INTERNATIONAL (fosta S GROUP AVIATION)	45	INT	Republica Kârgâzstan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republica Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republica Kârgâzstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
TEZ JET	46	TEZ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			Liberia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Libia, inclusiv			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
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mozambic, inclusiv			Republica Mozambic
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Necunoscut	Republica Mozambic
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Necunoscut	Republica Mozambic
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Necunoscut	Republica Mozambic
CPY — CROSPRAYERS	MOZ-06	Necunoscut	Republica Mozambic
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Necunoscut	Republica Mozambic
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Necunoscut	Republica Mozambic
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Necunoscut	Republica Mozambic

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Necunoscut	Republica Mozambic
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republica Mozambic
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republica Mozambic
MAKOND, LDA	MOZ-20	Necunoscut	Republica Mozambic
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republica Mozambic
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Necunoscut	Republica Mozambic
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Necunoscut	Republica Mozambic
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Necunoscut	Republica Mozambic
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republica Mozambic
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Necunoscut	Republica Mozambic
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Necunoscut	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Necunoscut	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Necunoscut	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Necunoscut	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Necunoscut	Nepal

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Filipine, cu excepția transportatorilor aerieni <i>Philippine Airlines</i> și <i>Cebu Pacific Air</i>, inclusiv:			Republica Filipine
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Necunoscut	Republica Filipine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republica Filipine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Necunoscut	Republica Filipine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republica Filipine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Necunoscut	Republica Filipine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Necunoscut	Republica Filipine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republica Filipine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Necunoscut	Republica Filipine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Necunoscut	Republica Filipine
CM AERO SERVICES	20110401	Necunoscut	Republica Filipine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Necunoscut	Republica Filipine

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
<i>FAR EAST AVIATION SERVICES</i>	2009013	Necunoscut	Republica Filipine
<i>INAEC AVIATION CORP.</i>	2010028	Necunoscut	Republica Filipine
<i>INTERISLAND AIRLINES</i>	2010023	ISN	Republica Filipine
<i>ISLAND AVIATION</i>	2009009	SOY	Republica Filipine
<i>ISLAND TRANSVOYAGER</i>	2010022	ITI	Republica Filipine
<i>LION AIR</i>	2009019	Necunoscut	Republica Filipine
<i>MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES</i>	2010029	Necunoscut	Republica Filipine
<i>MAGNUM AIR</i>	2012051	MSJ	Republica Filipine
<i>MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP</i>	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
<i>NORTHSKY AIR INC.</i>	2011042	Necunoscut	Republica Filipine
<i>OMNI AVIATION CORP.</i>	2010033	Necunoscut	Republica Filipine
<i>ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.</i>	2010024	Necunoscut	Republica Filipine
<i>ROYAL STAR AVIATION, INC.</i>	2010021	Necunoscut	Republica Filipine
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES</i>	2009 004	SRQ	Republica Filipine
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL</i>	2012052	SGD	Republica Filipine
<i>SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES</i>	2011045	Necunoscut	Republica Filipine
<i>SUBIC SEAPLANE, INC.</i>	2011035	Necunoscut	Republica Filipine
<i>WCC AVIATION COMPANY</i>	2009015	Necunoscut	Republica Filipine
<i>ZEST AIRWAYS INCORPORATED</i>	2009003	EZD	Republica Filipine

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din SãoTomé și Príncipe, inclusiv			São Tomé și Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé și Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Príncipe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	NECUNOSCU	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NECUNOSCU	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	NECUNOSCU	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NECUNOSCU	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NECUNOSCU	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NECUNOSCU	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	NECUNOSCU	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv			Republica Sudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republica Sudan
BADER AIRLINES	35	BDR	Republica Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republica Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republica Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republica Sudan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
GREEN FLAG AVIATION	17	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republica Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republica Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republica Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republica Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republica Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republica Sudan
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE ⁽¹⁾

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă este (sunt) disponibil(e), numărul (numerele) de serie al(e) navei care face obiectul restricției	Statul de înmatriculare
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, cu excepția: a 5 aeronave de tip Boeing B777 și a 4 aeronave de tip Boeing B737-700.	Toată flota, cu excepția: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republica Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazahstan	Toată flota, cu excepția: aeronavelor de tip Boeing B767, aeronavelor de tip Boeing B757, aeronavelor de tip Airbus A319/320/321	Toată flota, cu excepția: aeronavelor din flota Boeing B767, menționate în AOC, aeronavelor din flota Boeing B757, menționate în AOC, aeronavelor din flota Airbus A319/320/321, menționate în AOC.	Aruba (Regatul Țărilor de Jos)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, cu excepția: LET 410 UVP.	Toată flota, cu excepția: D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția: a 2 aeronave de tip Falcon 50 și a 2 aeronave de tip Falcon 900.	Toată flota, cu excepția: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republica Gaboneză
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția: unei aeronave de tip Boeing B767-200.	Toată flota, cu excepția: TR-LHP.	Republica Gaboneză
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția: unei aeronave de tip Challenger CL-601 și a unei aeronave de tip HS-125-800.	Toată flota, cu excepția: TR-AAG, ZS-AFG.	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	Specii de Seriola	Republica Ghana	Toată flota, cu excepția: 2 aeronave de tip DC8-63F.	Toată flota, cu excepția: 9G-TOP și 9G-RAC.	Republica Ghana

⁽¹⁾ Transportatorii aerieni enumerați în anexa B ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj, aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță aplicabile.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă este (sunt) disponibil(e), numărul (numerele) de serie al(e) navei care face obiectul restricției	Statul de înmatriculare
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, cu excepția: a 14 aeronave de tip Airbus A300, a 8 aeronave de tip Airbus A310, a unei aeronave de tip Boeing B737.	Toată flota, cu excepția: 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.	Republica Islamică Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, cu excepția: a 2 aeronave de tip TU- 204.	Toată flota, cu excepția: P-632, P-633.	Republica Populară Democrată Coreeană
AIR MADA-GASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagascar	Toată flota, cu excepția: aeronavelor de tip Boeing B737, aeronavelor de tip ATR 72/42 și a 3 aeronave de tip DHC 6-300.	Toată flota, cu excepția: aeronavelor din flota Boeing B737, menționate în AOC, a aeronavelor din flota ATR 72/42, menționate în AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republica Madagascar

⁽¹⁾ Air Astana este autorizat să utilizeze numai tipurile de aeronave menționate, cu condiția ca acestea să fie înmatriculate în Aruba și ca toate modificările aduse certificatului AOC să fie prezentate în timp util Comisiei și Eurocontrol.

⁽²⁾ Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.

⁽³⁾ Gabon Airlines este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.

⁽⁴⁾ Iran Air este autorizat să efectueze zboruri către Uniune utilizând aeronavele indicate în condițiile prevăzute la considerentul 69 din Regulamentul (UE) nr. 590/2010, JO L 170, 6.7.2010, p. 15.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1319/2014 AL COMISIEI**din 11 decembrie 2014****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în sectorul fructelor și legumelor și în sectorul fructelor și legumelor procesate ⁽²⁾, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Rundei Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv.
- (2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 11 decembrie 2014.

*Pentru Comisie,**pentru președinte*

Jerzy PLEWA

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 671.⁽²⁾ JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)		
Codul NC	Codul țării terțe ⁽¹⁾	Valoarea forfetară de import
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
	ZZ	43,5
0805 20 10	MA	61,0
	ZZ	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)

Codul NC	Codul țării terțe ⁽¹⁾	Valoarea forfetară de import
0808 30 90	CN	82,9
	TR	174,9
	US	173,2
	ZZ	143,7

⁽¹⁾ Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (UE) nr. 1106/2012 al Comisiei din 27 noiembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 471/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile comunitare privind comerțul exterior cu țările terțe, în ceea ce privește actualizarea nomenclatorului țărilor și teritoriilor (JO L 328, 28.11.2012, p. 7). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2014/106/UE A COMISIEI

din 5 decembrie 2014

de modificare a anexelor V și VI la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate ⁽¹⁾, în special articolul 30 alineatul (3),

întrucât:

- (1) Domeniul de aplicare și conținutul declarației „CE” de verificare pentru subsisteme ar trebui să fie mai bine definite în anexa V la Directiva 2008/57/CE. În special, responsabilitatea semnatarului declarației în cauză ar trebui să fie precizată în mod clar.
- (2) Procedurile privind declarația de verificare în cazul unor modificări ale subsistemelor existente și în cazul unor verificări suplimentare efectuate de organisme notificate ar trebui să fie clarificate în anexa V la Directiva 2008/57/CE.
- (3) Obiectivul procedurii de verificare pentru subsisteme ar trebui să fie clarificat în anexa VI la Directiva 2008/57/CE. În plus, principiile referitoare la procedura de verificare în cazul unor modificări ale subsistemelor existente ar trebui să fie definite în aceeași anexă.
- (4) Măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt conforme cu avizul comitetului instituit în conformitate cu articolul 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Anexele V și VI la Directiva 2008/57/CE se înlocuiesc cu textul care figurează în anexele I și respectiv II la prezenta directivă.

Articolul 2

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 1 ianuarie 2016 cel târziu. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor acte.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

⁽¹⁾ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

- (2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.
- (3) Republica Cipru și Republica Malta nu au obligația de a transpune și a aplica prezenta directivă atât timp cât nu există un sistem feroviar pe teritoriile lor.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 5 decembrie 2014.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I

„ANEXA V

DECLARAȚIA «CE» DE VERIFICARE A SUBSISTEMELOR

1. DECLARAȚIA «CE» DE VERIFICARE A SUBSISTEMELOR

Declarația «CE» de verificare a unui subsistem este o declarație efectuată de către «solicitant» în sensul articolului 18, în care acesta declară pe răspunderea sa exclusivă că subsistemul în cauză, care a fost supus procedurilor de verificare relevante, respectă cerințele din legislația relevantă a Uniunii, inclusiv orice norme naționale relevante.

Declarația «CE» de verificare și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

Declarația «CE» de verificare trebuie să se bazeze pe informațiile rezultate în urma procedurii «CE» de verificare pentru subsisteme, prevăzută în anexa VI. Declarația trebuie să fie întocmită în aceeași limbă ca și dosarul tehnic care însoțește declarația «CE» de verificare și trebuie să cuprindă cel puțin următoarele:

- (a) trimiterea la prezenta directivă, la specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) și la normele aplicabile la nivel național;
- (b) trimiterea la STI-urile sau la părțile din acestea pentru care nu s-a examinat conformitatea în cursul procedurii CE de verificare și la normele naționale care au fost aplicate în cazul unei derogări, al aplicării parțiale a STI-urilor din motive de adaptare sau de reînnoire, al unei perioade de tranziție pentru o STI sau într-un caz specific;
- (c) denumirea și adresa «solicitantului» în sensul articolului 18 (indicându-se denumirea comercială și adresa completă; în cazul reprezentantului autorizat, se indică și denumirea comercială a entității contractante sau a producătorului);
- (d) o scurtă descriere a subsistemului;
- (e) denumirea (denumirile) și adresa (adresele), precum și numărul (numerele) de identificare ale organismului (organismelor) notificat(e) care a(u) efectuat verificările «CE» menționate la articolul 18;
- (f) denumirea (denumirile) și adresa (adresele), precum și numărul (numerele) de identificare ale organismului (organismelor) notificat(e) care a(u) efectuat evaluarea conformității cu alte reglementări care decurg din tratat;
- (g) denumirea (denumirile) și adresa (adresele) organismului (organismelor) desemnat(e) care a(u) efectuat verificarea (verificările) conformității cu normele naționale menționate la articolul 17 alineatul (3);
- (h) denumirea și adresa organismului (organismelor) de evaluare care a (au) întocmit rapoartele de evaluare a siguranței, legate de utilizarea metodelor de siguranță comune (MSC), în ceea ce privește evaluarea riscurilor, în cazurile prevăzute de prezenta directivă;
- (i) trimiteri la documentele conținute în dosarul tehnic care însoțește declarația «CE» de verificare;
- (j) toate dispozițiile relevante, provizorii sau finale, pe care trebuie să le respecte subsistemele și, în special, orice restricții sau condiții de funcționare, dacă este cazul;
- (k) identitatea semnatarului (adică persoana fizică sau persoanele autorizate să semneze declarația).

Atunci când în anexa VI se face trimitere la «declarația intermediară de verificare» (DIV), dispozițiile prezentei secțiuni se aplică declarației respective.

2. DECLARAȚIA «CE» DE VERIFICARE A SUBSISTEMELOR ÎN CAZUL UNOR MODIFICĂRI

În cazul unei modificări, care nu este o înlocuire în cadrul întreținerii, a unui subsistem care face obiectul unei declarații «CE» de verificare, se aplică, fără a aduce atingere articolului 20, dispozițiile de mai jos.

- 2.1. Dacă entitatea care introduce modificarea demonstrează că modificarea nu afectează caracteristicile de proiectare de bază ale subsistemului, care sunt relevante pentru conformitatea cu cerințele privind parametrii de bază:
 - (a) entitatea care introduce modificarea actualizează trimerile din documentele conținute în dosarul tehnic care însoțește declarația «CE» de verificare;
 - (b) nu trebuie întocmită o nouă declarație «CE» de verificare.
- 2.2. Dacă entitatea care introduce modificarea demonstrează că modificarea afectează caracteristicile de proiectare de bază ale subsistemului, care sunt relevante pentru conformitatea cu cerințele privind unii parametri de bază:
 - (a) entitatea care introduce modificarea întocmește o declarație «CE» de verificare complementară cu trimitere la parametrii de bază vizați;
 - (b) declarația «CE» de verificare complementară este însoțită de o listă cuprinzând documentele care nu mai sunt valabile din dosarul tehnic inițial care însoțește declarația «CE» de verificare inițială;
 - (c) dosarul tehnic care însoțește declarația «CE» de verificare cuprinde o demonstrație a faptului că impactul modificărilor se limitează la parametrii de bază menționați la litera (a);
 - (d) dispozițiile de la secțiunea 1 din prezenta anexă se aplică *mutatis mutandis* acestei declarații «CE» de verificare complementare;
 - (e) declarația «CE» de verificare inițială este considerată valabilă pentru parametrii de bază care nu sunt vizați de modificare.

3. DECLARAȚIA «CE» DE VERIFICARE A SUBSISTEMELOR ÎN CAZUL UNOR VERIFICĂRI SUPPLEMENTARE

O declarație «CE» de verificare a unui subsistem poate fi completată în cazul efectuării unor verificări suplimentare, în special atunci când acestea sunt necesare pentru a obține o autorizație suplimentară de punere în funcțiune. În acest caz, domeniul de aplicare al declarației complementare este limitat la domeniul de aplicare al verificărilor suplimentare.”

ANEXA II

„ANEXA VI

PROCEDURA «CE» DE VERIFICARE A SUBSISTEMELOR**1. PRINCIPII GENERALE**

Verificarea «CE» înseamnă o procedură efectuată de solicitant în sensul articolului 18 pentru a demonstra că cerințele din legislația relevantă a Uniunii, inclusiv orice norme naționale relevante referitoare la un subsistem, au fost respectate și că subsistemul poate fi autorizat pentru punerea în funcțiune.

2. CERTIFICAT DE VERIFICARE ELIBERAT DE UN ORGANISM NOTIFICAT**2.1. Introducere**

În sensul prezentei directive, verificarea prin trimitere la STI-uri este procedura prin care un organism notificat verifică și certifică faptul că subsistemul respectă specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) relevante.

Această dispoziție nu afectează obligațiile entității contractante sau ale producătorului (adică ale solicitantului în sensul articolului 18 de a respecta celelalte acte legislative aplicabile care decurg din tratat, inclusiv orice verificări pe care organismele de evaluare trebuie să le efectueze conform celorlalte acte legislative.

2.2. Declarația intermediară de verificare (DIV)**2.2.1. Principii**

La cererea entității contractante sau a producătorului (adică a solicitantului în sensul articolului 18, verificările pot fi efectuate pentru părți ale unui subsistem sau se pot limita la anumite etape ale procedurii de verificare. În aceste cazuri, rezultatele verificării pot fi documentate într-o «declarație intermediară de verificare» (DIV) emisă de organismul notificat ales de entitatea contractantă sau de producător (adică de solicitant în sensul articolului 18.

DIV trebuie să facă trimitere la STI-urile în raport cu care a fost evaluată conformitatea.

2.2.2. Părțile subsistemului

Solicitantul în sensul articolului 18 poate cere o DIV pentru orice parte rezultată în urma deciziei sale de a diviza subsistemul. Fiecare parte este verificată în fiecare dintre etapele prevăzute la punctul 2.2.3.

2.2.3. Etapele procedurii de verificare

Subsistemul sau anumite părți ale subsistemului sunt verificate în fiecare dintre următoarele etape:

- (a) proiectarea generală;
- (b) producție: construcția subsistemului, incluzând, în special, activitățile de construcții civile, fabricarea, asamblarea elementelor constitutive, reglajele generale;
- (c) încercarea finală.

Solicitantul (în sensul articolului 18) poate cere o DIV pentru etapa de proiectare (inclusiv pentru testele de tip) și pentru etapa de producție pentru întregul subsistem sau pentru orice parte rezultată în urma deciziei solicitantului de a diviza subsistemul (a se vedea punctul 2.2.2).

2.3. Certificatul de verificare

- 2.3.1. Organismele notificate responsabile pentru verificare evaluează proiectarea, producția și încercarea finală a subsistemului și întocmesc certificatul de verificare destinat entității contractante sau producătorului (adică solicitantului în sensul articolului 18), care, la rândul său, întocmește declarația «CE» de verificare. Certificatul de verificare trebuie să facă trimitere la STI-urile în raport cu care a fost evaluată conformitatea.

Dacă un subsistem nu a fost evaluat în ceea ce privește conformitatea sa cu toate STI-urile relevante (de exemplu, în cazul unei derogări, al aplicării parțiale a STI-urilor din motive de adaptare sau de reînnoire, al unei perioade de tranziție pentru o STI sau într-un caz specific), certificatul de verificare face trimitere în mod precis la STI-urile sau la părțile acestora pentru care conformitatea nu a fost examinată de către organismul notificat în cursul procedurii de verificare.

2.3.2. Dacă au fost eliberate DIV-uri, organismul notificat responsabil pentru verificarea subsistemului ține seama de aceste DIV-uri și, înainte de eliberarea certificatului de verificare:

- (a) verifică dacă DIV-urile acoperă în mod corect cerințele relevante ale STI-urilor;
- (b) verifică toate aspectele care nu sunt acoperite de DIV-uri; și
- (c) verifică încercarea finală a subsistemului în ansamblul său.

2.3.3. În cazul unei modificări a unui subsistem acoperit deja de un certificat de verificare, organismul notificat efectuează numai acele examinări și încercări care sunt relevante și necesare, adică evaluarea va viza doar acele părți ale subsistemului care s-au modificat și interfețele lor cu părțile nemodificate ale subsistemului.

2.3.4. Fiecare organism notificat implicat în verificarea unui subsistem întocmește un dosar tehnic în conformitate cu articolul 18 alineatul (3), care acoperă sfera de cuprindere a activităților sale.

2.4. Dosarul tehnic care însoțește declarația «CE» de verificare

Dosarul tehnic care însoțește declarația CE de verificare trebuie să fie întocmit de solicitant (în sensul articolului 18) și trebuie să conțină următoarele:

- (a) caracteristicile tehnice legate de proiect, inclusiv planuri generale și detaliate privind execuția, scheme electrice și hidraulice, scheme ale circuitelor de control, descrierea sistemelor automate și de procesare a datelor la un nivel de detaliere suficient pentru a documenta verificarea efectuată a conformității, documentația privind operarea și întreținerea etc. relevante pentru subsistemul respectiv;
- (b) lista elementelor constitutive de interoperabilitate, menționate la articolul 5 alineatul (3) litera (d), care sunt încorporate în subsistem;
- (c) dosarele tehnice menționate la articolul 18 alineatul (3), întocmite de fiecare dintre organismele notificate implicate în verificarea subsistemului, care trebuie să cuprindă:
 - copii ale declarațiilor «CE» de conformitate și, unde este cazul, declarații «CE» de adecvare pentru utilizare întocmite pentru elementele constitutive de interoperabilitate menționate la articolul 5 alineatul (3) litera (d), însoțite, unde este cazul, de note de calcul corespunzătoare și o copie a înregistrărilor încercărilor și ale examinărilor efectuate de organismele notificate în baza specificațiilor tehnice comune;
 - în cazul în care sunt disponibile, DIV-urile care însoțesc certificatul de verificare, inclusiv rezultatul verificării efectuate de organismul notificat cu privire la valabilitatea DIV-urilor;
 - certificatul de verificare, însoțit de notele de calcul corespunzătoare și semnat de organismul notificat responsabil pentru verificare, în care se declară că subsistemul îndeplinește cerințele STI-urilor relevante și se menționează orice rezerve formulate în cursul desfășurării activităților și care nu au fost retrase; certificatul de verificare trebuie să fie însoțit și de rapoartele de inspecție și de audit întocmite de același organism în exercitarea atribuțiilor sale menționate la punctele 2.5.2 și 2.5.3;
- (d) certificatele de verificare eliberate în conformitate cu alte acte legislative care decurg din tratat;
- (e) în cazul în care este necesară verificarea integrării în siguranță în conformitate cu articolul 15, dosarul tehnic relevant include raportul (rapoartele) evaluatorilor privind metodele de siguranță comune (MSC) pentru evaluarea riscului menționate la articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE.

2.5. Supravegherea de către organismele notificate

2.5.1. Organismul notificat responsabil pentru verificarea producției trebuie să aibă acces permanent în șantierele de construcții, în atelierile de producție, în depozite și, dacă este cazul, în instalațiile de prefabricare sau de încercare și, în general, în toate incintele în care consideră că îi este necesar accesul pentru îndeplinirea atribuțiilor sale. Organismul notificat trebuie să primească de la entitatea contractantă sau de la producători (adică solicitantul în sensul articolului 18) toate documentele necesare în acest scop și, în special, planurile de implementare și documentația tehnică referitoare la subsistem.

- 2.5.2. Organismul notificat responsabil pentru verificarea implementării trebuie să efectueze periodic audituri în vederea confirmării respectării STI-urilor relevante. Acest organism trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de audit. Prezența acestuia poate fi necesară în anumite etape ale lucrărilor de construcție.
- 2.5.3. În plus, organismul notificat poate efectua vizite neanunțate pe șantier sau în atelierele de producție. Cu ocazia unor astfel de vizite, organismul notificat poate efectua audituri complete sau parțiale. Organismul respectiv trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de inspecție și, dacă este cazul, un raport de audit.
- 2.5.4. Organismul notificat trebuie să fie în măsură să monitorizeze un subsistem pe care este montat un element constitutiv de interoperabilitate pentru a evalua, atunci când STI corespunzătoare o cere, adecvarea acestuia pentru utilizare în domeniul feroviar căruia îi este destinat.

2.6. Prezentare

O copie a dosarului tehnic care însoțește declarația «CE» de verificare trebuie să fie păstrată de producător sau de entitatea contractantă (adică de solicitant în sensul articolului 18 pe toată durata de funcționare a subsistemului. Acest dosar este comunicat oricărui stat membru la cerere.

Documentația depusă pentru o cerere de autorizare a punerii în funcțiune se depune la autoritatea națională de siguranță din statul membru în care se solicită autorizarea. Autoritatea națională de siguranță poate cere ca o parte dintre documentele depuse împreună cu autorizația sau părți din acestea să fie traduse în propria sa limbă.

2.7. Publicare

Fiecare organism notificat trebuie să publice periodic informații relevante cu privire la:

- (a) cererile de verificare și DIV-urile primite;
- (b) cererile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate;
- (c) DIV-urile eliberate sau refuzate;
- (d) certificatele de conformitate și certificatele «CE» de adecvare pentru utilizare eliberate sau refuzate;
- (e) certificatele de verificare eliberate sau refuzate.

2.8. Limba

Dosarele și corespondența referitoare la procedura «CE» de verificare trebuie să fie redactate într-o limbă oficială a Uniunii, din statul membru în care entitatea contractantă sau producătorii (adică solicitantul în sensul articolului 18) sunt stabiliți sau într-o limbă oficială a Uniunii acceptată de către entitatea contractantă sau producătorii (adică solicitantul în sensul articolului 18).

3. CERTIFICAT DE VERIFICARE ELIBERAT DE UN ORGANISM DESEMENAT

3.1. Introducere

În cazul în care se aplică norme naționale, verificarea include o procedură prin care organismul desemnat în temeiul articolului 17 alineatul (3) al treilea paragraf (organismul desemnat) verifică și certifică faptul că subsistemul este conform cu normele naționale notificate în conformitate cu articolul 17 alineatul (3), pentru fiecare stat membru în care se are în vedere autorizarea punerii în funcțiune a subsistemului.

3.2. Certificatul de verificare

Organismul desemnat întocmește certificatul de verificare destinat entității contractante sau producătorilor (adică solicitantului în sensul articolului 18).

Certificatul conține o trimitere precisă la norma (normele) națională (naționale) a cărei (cărora) conformitate a fost examinată de organismul desemnat în procesul de verificare.

În cazul normelor naționale referitoare la subsistemele care compun un vehicul, organismul desemnat împarte certificatul în două părți: o parte care cuprinde trimerile la acele norme naționale care se referă strict la compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua în cauză și o parte pentru toate celelalte norme naționale.

3.3. Dosarul tehnic

Dosarul tehnic întocmit de organismul desemnat și care însoțește certificatul de verificare în cazul normelor naționale trebuie să fie inclus în dosarul tehnic care însoțește certificatul «CE» de verificare, menționat la punctul 2.4, și să conțină datele tehnice relevante pentru evaluarea conformității subsistemului cu normele naționale în cauză.

3.4. Limba

Dosarele și corespondența referitoare la procedura «CE» de verificare trebuie să fie redactate într-o limbă oficială a Uniunii, din statul membru în care entitatea contractantă sau producătorii (adică solicitantul în sensul articolului 18) sunt stabiliți sau într-o limbă oficială a Uniunii acceptată de entitatea contractantă sau de producători (adică de solicitant în sensul articolului 18).

4. VERIFICAREA UNOR PĂRȚI ALE SUBSISTEMELOR ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 18 ALINEATUL (5)

În cazul în care se eliberează un certificat de verificare pentru anumite părți ale unui subsistem, dispozițiile prezentei anexe se aplică *mutatis mutandis* părților în cauză.”

DECIZII

DECIZIA EUTM MALI/4/2014 A COMITETULUI POLITIC ȘI DE SECURITATE

din 9 decembrie 2014

privind acceptarea contribuției din partea unei țări terțe la misiunea militară a Uniunii Europene în vederea unei contribuții la instruirea forțelor armate maliene (EUTM Mali)

(2014/894/PESC)

COMITETUL POLITIC ȘI DE SECURITATE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 38 al treilea paragraf,

având în vedere Decizia 2013/34/PESC a Consiliului din 17 ianuarie 2013 privind o misiune militară a Uniunii Europene pentru a contribui la instruirea forțelor armate maliene (EUTM Mali) ⁽¹⁾, în special articolul 8 alineatul (2),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Decizia 2013/34/PESC, Consiliul a autorizat Comitetul politic și de securitate (COPS) să invite statele terțe să ofere contribuții și să adopte deciziile relevante privind acceptarea contribuțiilor propuse din partea statelor terțe.
- (2) În urma recomandării privind o contribuție din partea Serbiei, adresată de comandantul misiunii UE, și a avizului Comitetului Militar al Uniunii Europene (CMUE), contribuția Serbiei ar trebui să fie acceptată.
- (3) În conformitate cu articolul 5 din Protocolul nr. 22 privind poziția Danemarcei, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Danemarca nu participă la elaborarea și la punerea în aplicare a deciziilor și a acțiunilor Uniunii care au implicații în domeniul apărării,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

- (1) Contribuția Serbiei la misiunea militară a Uniunii Europene în vederea unei contribuții la instruirea forțelor armate maliene (EUTM Mali) este acceptată și este considerată semnificativă.
- (2) Serbia este scutită de contribuții financiare la bugetul EUTM Mali.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 9 decembrie 2014.

Pentru Comitetul politic și de securitate

Președintele

W. STEVENS

⁽¹⁾ JOL 14, 18.1.2013, p. 19.

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI**din 10 decembrie 2014****de stabilire a formatului pentru transmiterea informațiilor menționate la articolul 21 alineatul (3) din Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase***[notificată cu numărul C(2014) 9334]***(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2014/895/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 21 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Articolul 21 alineatul (3) din Directiva 2012/18/UE impune statelor membre să furnizeze Comisiei informații cu privire la amplasamentele care intră sub incidența directivei respective, utilizând un formular de raport specific.
- (2) Formularul de raport ar trebui să permită comunicarea de informații în mod raționalizat de către statele membre, pentru a maximiza utilitatea și comparabilitatea informațiilor furnizate și pentru a reduce la minimum sarcina administrativă pentru statele membre, respectând, în același timp, cerințele Directivei 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾.
- (3) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului stabilit prin Directiva 96/82/CE a Consiliului ⁽³⁾,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Statele membre furnizează Comisiei informațiile prevăzute la articolul 21 alineatul (3) din Directiva 2012/18/UE utilizând formatul de raportare prevăzut în anexa la prezenta decizie.

În cazul mențiunilor existente în baza de date, informațiile vor fi revizuite până la 31 decembrie 2016.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 10 decembrie 2014.

Pentru Comisie
Karmenu VELLA
Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 197, 24.7.2012, p. 1.

⁽²⁾ Directiva 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2007 de instituire a unei infrastructuri pentru informații spațiale în Comunitatea Europeană (Inspire) (JO L 108, 25.4.2007, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 96/82/CE a Consiliului din 9 decembrie 1996 privind controlul asupra riscului de accidente majore care implică substanțe periculoase (JO L 10, 14.1.1997, p. 13).

ANEXĂ

FORMATUL ÎN CARE SE FURNIZEAZĂ INFORMAȚII ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 21 ALINEA-TUL (3) DIN DIRECTIVA 2012/18/UE

Toate rubricile marcate cu un asterisc sunt obligatorii.

Informațiile confidențiale sunt marcate ca atare, indicându-se, pentru fiecare tip de date, motivele de refuz în conformitate cu articolul 4 din Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾.

1. Partea 1 — Sistemul de autentificare al Comisiei Europene (ECAS)

Din motive de securitate, statul membru utilizator va putea avea acces la eSPIRS numai înregistrându-se în ECAS, Sistemul de autentificare al Comisiei Europene, prin furnizarea următoarelor informații obligatorii (privind utilizatorul):

- (a) *Prenume**: Prenumele utilizatorului
- (b) *Nume**: Numele utilizatorului
- (c) *E-mail**: Adresa de e-mail a utilizatorului
- (d) *Rolul utilizatorului**: Raportor național (NR) sau administrator național (NA)

Odată ce utilizatorul a fost autentificat, acesta va fi direcționat către portalul Minerva al Biroului privind pericolele de accidente majore, care găzduiește eSPIRS. Drepturile de utilizator pentru baza de date eSPIRS vor fi acordate în funcție de rolul utilizatorului.

2. Partea 2 — Informații care trebuie raportate în eSPIRS

Utilizatorul trebuie să furnizeze informațiile enumerate mai jos, utilizând fie formatul de raportare online care permite importul de date separat pentru fiecare amplasament, fie un instrument de export național care utilizează modelul eSPIRS XML pentru importul automat în eSPIRS al informațiilor incluse în bazele sale de date naționale/regionale/locale cu amplasamente.

2.1. Autoritatea competentă care raportează

- (a) *Denumire**: Denumirea oficială a autorității competente care raportează
- (b) *Adresă**: Denumirea străzii unde își are sediul autoritatea care raportează
- (c) *Oraș**: Municipiul, orașul, satul unde își are sediul autoritatea competentă care raportează
- (d) *Cod poștal**: Codul poștal unde își are sediul autoritatea competentă care raportează
- (e) *Țară**: Țara unde își are sediul autoritatea competentă care raportează
- (f) *Observații*: Observații pe care utilizatorul poate dori să le introducă referitor la autoritatea competentă care raportează

2.2. Denumirea amplasamentului și activitățile acestuia

- (a) *Statutul Seveso**: [În conformitate cu Directiva Seveso III, există două tipuri de statut în ceea ce privește nivelul amplasamentelor: *nivel superior* și *nivel inferior*]
- (b) *Denumire**: Denumirea amplasamentului Seveso raportată în eSPIRS
- (c) *Societate-mamă*: Societatea holding/mamă a amplasamentului
- (d) *Cod personalizat*: Cod pe care utilizatorul îl poate introduce în cazul în care dorește să folosească în continuare vechiul sistem de coduri în eSPIRS
- (e) *Tipul de sector și/sau codul NACE**: În cazul în care un amplasament se referă la mai multe coduri SPIRS și/sau NACE, se face distincție între activitatea principală și activitățile secundare.
 - 1. Tipul de sector se indică în conformitate cu codurile SPIRS Seveso:
 - 1. Agricultură
 - 2. Activități recreative și sportive (de exemplu, patinoar)
 - 3. Activități miniere (reziduuri miniere și procese fizico-chimice)

⁽¹⁾ Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 ianuarie 2003 privind accesul publicului la informațiile despre mediu și de abrogare a Directivei 90/313/CEE a Consiliului (JO L 41, 14.2.2003, p. 26).

4. Prelucrarea metalelor
5. Prelucrarea metalelor feroase (turnătorii, topitorii etc.)
6. Prelucrarea metalelor neferoase (turnătorii, topitorii etc.)
7. Prelucrarea metalelor prin procese electrolitice sau chimice
8. Rafinării petrochimice/petroliere
9. Producția, furnizarea și distribuția energiei electrice
10. Depozitarea combustibililor (inclusiv încălzirea, vânzarea cu amănuntul etc.)
11. Producerea, distrugerea și depozitarea explozibililor
12. Producerea și depozitarea artificilor
13. Producerea, îmbutelierea și distribuția în vrac a GPL
14. Depozitarea GPL
15. Depozitarea și distribuția GNL
16. Depozitarea și distribuția en gros și en detail (cu excepția GNL)
17. Producerea și depozitarea pesticidelor, biocidelor, fungicidelor
18. Producerea și depozitarea îngrășămintelor
19. Fabricarea produselor farmaceutice
20. Depozitarea, tratarea și eliminarea deșeurilor
21. Apă și ape uzate (colectare, furnizare, tratare)
22. Instalații chimice
23. Producerea substanțelor organice de bază
24. Fabricarea materialelor plastice și a cauciucului
25. Producerea și fabricarea celulozei și hârtiei
26. Tratarea lemnului și mobilier
27. Fabricarea și tratarea textilelor
28. Fabricarea de produse alimentare și băuturi
29. Sectorul ingineriei, producției și asamblării
30. Construirea, demolarea, repararea navelor
31. Construcții și lucrări de inginerie în domeniul construcțiilor
32. Produse ceramice (cărămizi, ceramică, sticlă, ciment etc.)
33. Fabricarea sticlei
34. Fabricarea cimentului, varului și ipsosului
35. Electronică și inginerie electrică
36. Centre de manipulare și transport (porturi, aeroporturi, parcuri de camioane, stații de triaj etc.)
37. Cercetare și formare medicală (inclusiv spitale, universități etc.)
38. Fabricarea substanțelor chimice (nespecificate în altă parte în listă)
39. Alte activități (nespecificate în altă parte în listă)

2. *Cod NACE*: NACE este standardul european referitor la un nomenclator statistic al activităților economice, care constă într-un cod de 6 cifre. Utilizatorul poate dori să introducă, pentru amplasamentul Seveso, și o trimitere la acest sistem de clasificare, indicând primele 4 cifre, în plus față de codurile SPIRS sau ca alternativă la acestea.

- (f) *Link către site-ul care cuprinde informații suplimentare despre amplasament**
- (g) *Identificator E-PRTR*: În cazul în care amplasamentul intră, integral sau parțial, sub incidența Regulamentului (CE) nr. 166/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, furnizați identificatorul unic național utilizat pentru raportarea instalației în temeiul regulamentului respectiv, precum și linkul către site-ul web relevant.
- (h) *Identificator IED* (date începând din 2016): În cazul în care amplasamentul intră, integral sau parțial, sub incidența Directivei 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ (<http://ec.europa.eu/environment/industry/stationary/ied/legislation.htm>), furnizați toți identificatorii unici naționali relevanți în sensul directivei respective, precum și linkul către site-ul web relevant.
- (i) *Observații privind amplasamentul*: Observații pe care utilizatorul poate dori să le introducă referitor la amplasamentul care face obiectul raportării

2.3. Localizarea amplasamentului*: adresa completă sau coordonatele latitudinale/longitudinale

- (a) *Adresă**: Numele străzii, numărul și localitatea în care se află amplasamentul
- (b) *Latitudine**: Coordonatele latitudinale ale amplasamentului (în cazul în care nu se indică adresa)
- (c) *Longitudine**: Coordonatele longitudinale ale amplasamentului (în cazul în care nu se indică adresa)
- (d) *Observații privind adresa*: Observații pe care utilizatorul poate dori să le introducă referitor la adresa amplasamentului

2.4. Substanțele aferente amplasamentului

- (a) *Substanță (conform Seveso III)*: Denumirea comună, denumirea generică sau clasificarea gradului de pericol
- (b) *Număr CAS*: Un numărul de înregistrare CAS este un identificator numeric unic, atribuit unei singure substanțe chimice, care nu are semnificație chimică și reprezintă o legătură către o multitudine de informații cu privire la o anumită substanță chimică. Acesta poate conține până la 10 cifre, împărțite prin cratimă în trei părți. (<http://www.cas.org/content/chemical-substances>)
- (c) *Cantitate*: Cantitatea de substanță în tone
- (d) *Caracteristici fizice*: Condițiile de depozitare în care este păstrată substanța, cum ar fi starea (solidă, lichidă, gazoasă), granularitatea (pulbere, pastile etc.), presiunea, temperatura etc.
- (e) *Observații referitoare la substanțe*: observații pe care utilizatorul poate dori să le introducă referitor la substanțele aferente amplasamentului care fac obiectul raportării

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 166/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 ianuarie 2006 de instituire a unui registru european al emisiilor și transferului de poluanți și de modificare a Directivelor 91/689/CEE și 96/61/CE ale Consiliului (JO L 33, 4.2.2006, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării) (JO L 334, 17.12.2010, p. 17).

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI**din 10 decembrie 2014****de stabilire a formatului pentru transmiterea informațiilor de la statele membre privind punerea în aplicare a Directivei 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase***[notificată cu numărul C(2014) 9335]***(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2014/896/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 21 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Articolul 21 alineatul (2) din Directiva 2012/18/UE prevede că, până la 30 septembrie 2019 și, ulterior, la fiecare patru ani, statele membre prezintă un raport privind punerea în aplicare a directivei menționate.
- (2) Comisia a elaborat un chestionar pentru a defini setul de informații care trebuie transmise de către statele membre în scopul raportării cu privire la punerea în aplicare a directivei.
- (3) Prima perioadă de raportare ar trebui să acopere perioada cuprinsă între 1 iunie 2015, data la care directiva devine pe deplin aplicabilă în statele membre, și 31 decembrie 2018, pentru a acorda statelor membre timpul necesar să evalueze informațiile colectate și să le transmită Comisiei până la 30 septembrie 2019. Următoarele perioade de raportare de patru ani vor acoperi perioadele cuprinse între data de 1 ianuarie a primului an al perioadei de raportare și data de 31 decembrie a celui de al patrulea an al perioadei de raportare.
- (4) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 22 din Directiva 96/82/CE a Consiliului ⁽²⁾,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*Statele membre prezintă un raport privind punerea în aplicare a Directivei 2012/18/UE în conformitate cu articolul 21 alineatul (2) din directiva respectivă, răspunzând la chestionarul prevăzut în anexa la prezenta decizie ⁽³⁾.*Articolul 2*

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 10 decembrie 2014.

Pentru Comisie
Karmenu VELLA
Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 197, 24.7.2012, p. 1.

⁽²⁾ Directiva 96/82/CE a Consiliului din 9 decembrie 1996 privind controlul asupra riscului de accidente majore care implică substanțe periculoase (JO L 10, 14.1.1997, p. 13).

⁽³⁾ Disponibil și pe site-ul web al Comisiei Europene: <http://ec.europa.eu/environment/seveso/>

ANEXĂ

CHESTIONAR

1. INFORMAȚII GENERALE

1. Furnizați informații privind principalele autorități competente care răspund de aplicarea Directivei 2012/18/UE. Informațiile trebuie să includă, cel puțin, datele de contact și sarcinile principale (monitorizarea rapoartelor de securitate, amenajarea teritoriului, efectele domino, întocmirea și punerea în aplicare a unor planuri de urgență externe, inspecții, furnizarea de informații către public, sancțiuni). Sau, ca alternativă: Faceți trimitere la raportul precedent dacă nu au avut loc modificări semnificative.
2. Indicați când a avut loc ultima actualizare a informațiilor privind amplasamentele în vederea includerii acestora în baza de date (e)SPIRS.

2. EFECTE DOMINO (ARTICOLUL 9 DIN DIRECTIVA 2012/18/UE)

La sfârșitul perioadei de raportare, câte grupuri de amplasamente au fost identificate în care riscul sau consecințele unui accident major pot crește din cauza poziției geografice și a proximității unor astfel de amplasamente, precum și din cauza inventarului lor de substanțe periculoase, în temeiul articolului 9 din Directiva 2012/18/UE?

3. RAPOARTE DE SECURITATE (ARTICOLUL 10 DIN DIRECTIVA 2012/18/UE)

1. Toate amplasamentele de nivel superior, pentru care acest lucru a fost cerut în cursul perioadei de raportare, au prezentat un raport de securitate? Dacă răspunsul este negativ, câte amplasamente nu au prezentat rapoarte?
2. Toate rapoartele de securitate au fost actualizate în cursul ultimilor cinci ani? Dacă răspunsul este negativ, câte amplasamente de nivel superior, pentru care acest lucru a fost cerut, nu și-au actualizat raportul de securitate?

4. PLANURI DE URGENȚĂ (ARTICOLUL 12 DIN DIRECTIVA 2012/18/UE)

1. Au fost întocmite planuri de urgență externe pentru toate amplasamentele de nivel superior pentru care acest lucru a fost cerut în cursul perioadei de raportare? Dacă răspunsul este negativ, pentru câte amplasamente de nivel superior nu a fost întocmit un plan de urgență extern?
2. Pentru câte amplasamente de nivel superior au decis autoritățile că nu este necesar să se întocmească un plan de urgență extern, în conformitate cu articolul 12 alineatul (8) din Directiva 2012/18/UE?
3. În cazul în care răspunsul la întrebarea 4.2 este un amplasament sau mai multe, furnizați justificarea prezentată de autoritatea competentă relevantă în fiecare caz în parte.
4. Planurile de urgență externe au fost testate în ultimii trei ani pentru toate amplasamentele de nivel superior? Dacă răspunsul este negativ, în câte cazuri nu au fost testate planurile de urgență externe?
5. Furnizați informații cu privire la modalitățile principale de consultare a publicului interesat cu privire la planurile de urgență externe.
6. Furnizați o scurtă explicație privind modul în care sunt testate planurile de urgență externe (de exemplu, test parțial, test complet, cu intervenția serviciilor de urgență, asistat de calculator etc.). Precizați criteriile utilizate atunci când se evaluează dacă un plan de urgență extern este adecvat.

5. AMENAJAREA TERITORIULUI (ARTICOLELE 13 ȘI 15 DIN DIRECTIVA 2012/18/UE)

1. În cursul perioadei de raportare, a fost consultat publicul interesat cu privire la toate proiectele individuale specifice (amplasamente noi, modificări semnificative ale amplasamentelor existente, noi amenajări în apropierea imediată a amplasamentelor existente) și a fost consultat publicul cu privire la planurile sau programele generale legate de amplasamentele noi sau de noile amenajări în apropierea imediată a amplasamentelor existente? Dacă răspunsul este negativ, furnizați un raport de sinteză privind principalele motive pentru cazurile în care publicul nu a fost consultat.

2. Opțional: Legislația dumneavoastră națională prevede proceduri coordonate sau comune în scopul îndeplinirii cerințelor privind amenajarea teritoriului în temeiul Directivei Seveso și a cerințelor care decurg din alte acte legislative, cum ar fi Directivele 2011/92/UE ⁽¹⁾ și 2001/42/CE ⁽²⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului?
6. INFORMAȚII PRIVIND MĂSURILE DE SECURITATE (ARTICOLUL 14 ȘI ANEXA V LA DIRECTIVA 2012/18/UE)
1. Informațiile privind măsurile de securitate și conduita obligatorie în caz de accident major au fost puse la dispoziția publicului în mod activ pe parcursul ultimilor cinci ani pentru toate amplasamentele de nivel superior? Dacă răspunsul este negativ, pentru câte amplasamente de nivel superior nu a fost făcut acest lucru?
 2. Indicați de către cine (operatori, autorități) și, în măsura posibilului, prin ce mijloace (de exemplu, broșuri, fluturări, e-mail-uri, SMS-uri ale operatorilor sau ale autorităților) sunt făcute publice informațiile menționate la punctul 6.1.
 3. Informațiile enumerate în anexa V la Directiva 2012/18/UE se află permanent la dispoziție, pentru toate amplasamentele, inclusiv în format electronic, și sunt actualizate atunci când este necesar? Dacă răspunsul este negativ, indicați procentul de amplasamente pentru care acest lucru nu este valabil și măsurile luate pentru a remedia deficiențele.
 4. Indicați de către cine (operatori, autorități) și, în măsura posibilului, prin ce mijloace (de exemplu, anunțuri, site-uri web ale operatorilor sau ale autorităților) sunt puse la dispoziție, în permanență, informațiile menționate la punctul 6.3.
 5. La sfârșitul perioadei de raportare, pentru câte amplasamente se consideră că există posibilitatea producerii unui accident major cu efecte transfrontaliere? În câte cazuri au fost furnizate informații relevante unui stat membru care ar putea fi afectat?
7. INSPECȚII (ARTICOLUL 20 DIN DIRECTIVA 2012/18/UE)
1. La ce nivel sau niveluri au fost elaborate planuri de inspecție? Acestea au fost puse la dispoziția publicului sau publicul a fost informat prin mijloace electronice de unde pot fi obținute la cerere informații mai detaliate despre planul de inspecție? Opțional: Dacă sunt publicate pe internet, furnizați un link.
 2. Au fost elaborate programe pentru inspecțiile de rutină, inclusiv frecvența vizitelor la fața locului, pentru toate amplasamentele? Data ultimei vizite efectuate la fața locului sau indicarea locului în care informațiile respective pot fi accesate electronic au fost puse la dispoziția publicului? Opțional: Dacă sunt publicate pe internet, furnizați un link.
 3. Pentru câte amplasamente de nivel superior programul de inspecție, inclusiv frecvența vizitelor la fața locului, se bazează pe o evaluare sistematică a pericolelor de accidente majore pentru amplasamentul în cauză? Câte amplasamente fac obiectul unor vizite anuale la fața locului?
 4. Pentru câte amplasamente de nivel inferior programul de inspecție, inclusiv frecvența vizitelor la fața locului, se bazează pe o evaluare sistematică a pericolelor de accidente majore pentru amplasamentul în cauză? Câte amplasamente fac obiectul unor vizite la fața locului cel puțin o dată la trei ani?
 5. Legislația națională sau orientările administrative prevăd efectuarea unor inspecții coordonate sau comune cu inspecțiile desfășurate în temeiul altor acte legislative ale Uniunii [de exemplu, în temeiul Directivei privind emisiile industriale (DEI)]?
8. INTERZICEREA UTILIZĂRII, SANCTIUNI ȘI ALTE INSTRUMENTE COERCITIVE (ARTICOLELE 19 ȘI 28 DIN DIRECTIVA 2012/18/UE)
1. Pentru câte amplasamente utilizarea sau punerea în funcțiune a fost interzisă în cursul perioadei de raportare?
 2. Câte alte tipuri de măsuri coercitive au fost adoptate în cursul perioadei de raportare? Furnizați o indicație privind tipurile de acțiuni care sunt utilizate cel mai frecvent (de exemplu, interzicerea utilizării, sancțiuni administrative, sancțiuni sau alte măsuri). Dacă este posibil, furnizați o defalcare statistică.

⁽¹⁾ Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 26, 28.1.2012, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2001/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2001 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului (JO L 197, 21.7.2001, p. 30).

9. ACCESUL LA JUSTIȚIE (ARTICOLUL 23 DIN DIRECTIVA 2012/18/UE)

Explicați modul în care a fost asigurată respectarea articolului 23 din Directiva 2012/18/UE privind accesul la justiție și descrieți experiența dobândită din aplicarea acestui articol în cursul perioadei de raportare.

10. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

Opțional: Furnizați orice alte informații generale, orice experiență în materie de implementare, orice rapoarte etc. legate de Directiva Seveso, care ar putea prezenta interes și care pot fi comunicate publicului în legătură cu următoarele puncte:

- (a) învățămintele desprinse din accidente și incidente, pentru a împiedica repetarea acestora;
 - (b) instrumentele informatice utilizate pentru monitorizarea punerii în aplicare a directivei și pentru partajarea datelor;
 - (c) dacă este relevant, orice dispoziții de tip Seveso (notificarea activităților, cerințe privind managementul securității, rapoarte de securitate, furnizarea de informații către public, planuri de urgență și inspecții) aplicate instalațiilor și activităților care nu fac obiectul Directivei 2012/18/UE, de exemplu, conducte, porturi, stații de triaj, instalații offshore, instalații de explorare și exploatare a gazelor etc.
-

RECOMANDĂRI

RECOMANDAREA COMISIEI

din 5 decembrie 2014

privind aspecte legate de punerea în funcțiune și utilizarea subsistemelor structurale și a vehiculelor în temeiul Directivelor 2008/57/CE și 2004/49/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2014/897/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 292,

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 30 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾, Comisia poate prezenta comitetului menționat la articolul 29 din directiva respectivă orice aspect referitor la punerea în aplicare a directivei în cauză.
- (2) Începând cu 2005, Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”) a desfășurat o serie de activități pentru a sprijini dezvoltarea unui sistem feroviar integrat, sigur și interoperabil la nivelul UE. În urma adoptării Directivei 2008/57/CE, agenția a organizat reuniuni periodice cu părțile interesate și cu autoritățile naționale de siguranță, mai ales în domeniul acceptării reciproce a vehiculelor feroviare, mai exact al recunoașterii reciproce a autorizațiilor de punere în funcțiune a vehiculelor feroviare. În urma acestor reuniuni, s-a constatat că există diferite interpretări ale autorizației de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor prevăzută la capitolele IV și V din respectiva directivă.
- (3) În absența unei interpretări comune, normele naționale de punere în aplicare ar putea duce la o aplicare diferită a cerințelor de către statele membre și, prin urmare, la dificultăți sporite pentru producători și întreprinderile feroviare. O interpretare comună a procedurii de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor este necesară și pentru a asigura coerența recomandărilor emise de agenție în legătură cu o serie de sarcini stabilite de Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ și de Directiva 2008/57/CE.
- (4) Comisia a adoptat Recomandarea 2011/217/UE ⁽³⁾. Obiectivul recomandării a fost să clarifice procedura de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor prevăzută la Directiva 2008/57/CE.
- (5) Pentru a discuta și a analiza întrebările legate de punerea în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor care au apărut în urma adoptării Recomandării 2011/217/UE, Comisia a creat în 2011 un grup operativ privind procesul de autorizare a vehiculelor. Raportul final al acestui grup operativ a fost publicat pe site-ul agenției în iulie 2012.
- (6) La 30 ianuarie 2013, Comisia a adoptat propuneri legislative pentru un al patrulea pachet feroviar. Aceste propuneri iau în considerare concluziile grupului operativ menționat mai sus și includ o procedură îmbunătățită pentru autorizarea vehiculelor și a subsistemelor. Clarificările din prezenta recomandare sunt necesare pentru optimizarea punerii în aplicare a cadrului juridic actual.

⁽¹⁾ Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară) (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).

⁽³⁾ Recomandarea 2011/217/UE a Comisiei din 29 martie 2011 privind autorizația de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 95, 8.4.2011, p. 1).

- (7) Prin urmare, este necesară extinderea Recomandării 2011/217/UE pentru a acoperi alte aspecte legate de procedura de autorizare și pentru a clarifica următoarele aspecte:
- relația dintre cerințele esențiale, specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) și reglementările naționale;
 - utilizarea metodelor de siguranță comune în vederea autorizării;
 - integritatea STI și a reglementărilor naționale;
 - verificările care nu sunt cuprinse în domeniul de aplicare al autorizației de punere în funcțiune;
 - testarea;
 - declarația de verificare a producătorului sau a părții contractante;
 - recunoașterea reciprocă;
 - dosarul tehnic;
 - rolurile și responsabilitățile înainte, în timpul și după autorizare;
 - rolul sistemului de management al siguranței; și
 - gestionarea modificărilor.
- (8) Din motive de claritate și simplificare, este de preferat să se înlocuiască Recomandarea 2011/217/UE cu prezenta recomandare.
- (9) După consultarea comitetului menționat la articolul 29 din Directiva 2008/57/CE,

ADOPTĂ PREZENTA RECOMANDARE:

1. Statele membre trebuie să se asigure că autoritățile naționale de siguranță, întreprinderile feroviare, administrațiile de infrastructură, organismele de evaluare, entitățile responsabile cu întreținerea, producătorii, solicitanții autorizației de punere în funcțiune și alți factori implicați în autorizarea punerii în funcțiune și utilizarea subsistemelor structurale și a vehiculelor cunosc și iau în considerare principiile și orientările prevăzute la punctele 2-116.

DEFINIȚII

2. În sensul prezentei recomandări, se aplică definițiile din Directivele 2008/57/CE și 2004/49/CE. În special, termenii „întreprinderi feroviare”, „administratori de infrastructură”, „deținători ai vehiculelor” și „entitate responsabilă cu întreținerea” sunt utilizați pe baza rolurilor și responsabilităților definite la articolele 3 și 4 din Directiva 2004/49/CE. Orice entitate care îndeplinește unul dintre rolurile menționate la aceste articole poate îndeplini și alt rol (de exemplu, o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură poate fi și deținător de vehicule). De asemenea, se aplică următoarele definiții:
 - (a) „stare de funcționare nominală” înseamnă modul normal de funcționare și condițiile de degradare previzibile (inclusiv uzura) în limitele și condițiile de utilizare specificate în dosarele tehnice și de întreținere. Acest termen acoperă toate condițiile în care este proiectat să funcționeze subsistemul și limitele sale tehnice;
 - (b) „caracteristici de proiectare de bază” înseamnă caracteristicile unui subsistem definite în certificatul de examinare de tip sau de examinare a proiectului;
 - (c) „integrare în condiții de siguranță” înseamnă acțiunea care asigură că includerea unui element (de exemplu, un nou tip de vehicul, proiect de rețea, subsistem, piesă, componentă, constituent, software, procedură, organizație) într-un sistem mai mare nu creează un risc inacceptabil pentru sistemul rezultat;

- (d) „stabilirea compatibilității tehnice cu rețeaua” înseamnă verificarea și documentarea în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” a parametrilor tipului de vehicul care sunt relevanți pentru compatibilitatea tehnică a acestuia cu rețeaua respectivă și, unde este cazul, conformitatea cu valorile-limită specificate pentru această rețea; parametrii includ caracteristicile fizice și funcțiile; verificarea trebuie să fie efectuată în conformitate cu regulile aplicabile pentru rețeaua respectivă;
- (e) „compatibilitate tehnică” înseamnă capacitatea a două sau mai multe subsisteme structurale sau părți ale acestora care au cel puțin o interfață comună de a interacționa păstrându-și în același timp starea de funcționare nominală individuală și nivelul preconizat de performanță;
- (f) „organism de evaluare” înseamnă organismul notificat, organismul desemnat sau organismul de evaluare a riscului;
- (g) „organism notificat” înseamnă un organism astfel cum este definit la articolul 2 litera (j) din Directiva 2008/57/CE;
- (h) „organism desemnat” înseamnă un organism desemnat de un stat membru în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE pentru verificarea conformității unui subsistem cu reglementările naționale;
- (i) „organism de evaluare a riscurilor” înseamnă un organism așa cum este definit la articolul 3 alineatul (14) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei ⁽¹⁾;
- (j) „declarația de verificare” CE, înseamnă, în cazul unui subsistem, declarația de verificare „CE” stabilită în temeiul articolului 18 și al anexei V la Directiva 2008/57/CE care atestă faptul că subsistemul respectă cerințele legislației europene aplicabile, inclusiv orice reglementări naționale folosite pentru punerea în aplicare a cerințelor esențiale din Directiva 2008/57/CE;
- (k) „proiect de rețea” înseamnă un proiect pentru punerea în funcțiune a unui echipament fix nou, reînnoit sau modernizat, format din mai multe subsisteme structurale;
- (l) „caracteristicile rețelei” înseamnă caracteristicile unei rețele astfel cum sunt descrise de STI și, acolo unde este cazul, de reglementările naționale;
- (m) „dosar tehnic care însoțește declarația de verificare” CE, înseamnă totalitatea dosarelor și a documentației întocmite de solicitant conform cerințelor tuturor dispozițiilor UE aplicabile pentru un subsistem;
- (n) „documentație depusă pentru autorizare” înseamnă dosarul prezentat de solicitant autorității naționale de siguranță la momentul solicitării autorizației;
- (o) „solicitant” înseamnă semnatarul declarației de verificare „CE” conform articolului 18 din Directiva 2008/57/CE, care solicită autorizarea punerii în funcțiune a unui subsistem. În cazul în care sunt solicitate metode de siguranță comune pentru evaluarea riscului (MSC EV), în temeiul articolului 15 din Directiva 2008/57/CE, solicitantul autorizării își asumă rolul „părții care înaintează propunerea”, în conformitate cu MSC EV.
- (p) „solicitantul autorizării vehiculului/proiectului de rețea” înseamnă entitatea care solicită autorizarea punerii în funcțiune a unui vehicul, respectiv a unui proiect de rețea. În cazul în care sunt solicitate metode de siguranță comune pentru evaluarea riscului (MSC EV), în temeiul articolului 15 din Directiva 2008/57/CE, solicitantul autorizării își asumă rolul „părții care înaintează propunerea”, în conformitate cu MSC EV.

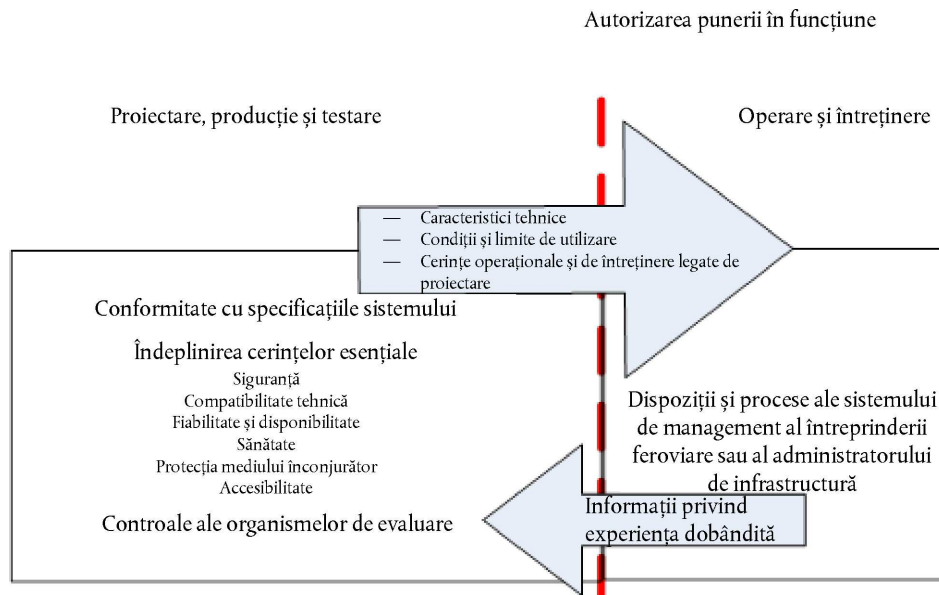
AUTORIZAREA PUNERII ÎN FUNCȚIUNE A SUBSISTEMELOR

3. Autorizarea punerii în funcțiune a unui subsistem reprezintă recunoașterea de către statul membru a faptului că solicitantul a demonstrat că subsistemul îndeplinește, în stare de funcționare nominală, toate cerințele esențiale din Directiva 2008/57/CE ⁽²⁾ la integrarea în sistemul feroviar. Potrivit articolului 17 alineatul (1) din

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009 (JO L 121, 3.5.2013, p. 11).

⁽²⁾ Directiva 2008/57/CE stabilește în anexa III cerințele esențiale pentru sistemul feroviar [articolul 3 alineatul (1)]. Aceste cerințe sunt specifice sectorului feroviar. Sistemul feroviar, subsistemele, elementele de interoperabilitate și toate interfețele trebuie să îndeplinească aceste cerințe esențiale [articolul 4 alineatul (1)]. Îndeplinirea cerințelor esențiale este o condiție esențială pentru punerea în funcțiune a unui subsistem structural. Respectarea cerințelor esențiale din Directiva 2008/57/CE nu aduce atingere celorlalte dispoziții ale UE [articolul 3 alineatul (2)].

aceeași directivă, acest fapt este demonstrat printr-o declarație de verificare „CE”. Diagrama de mai jos prezintă pe scurt activitățile derulate înaintea și după autorizarea punerii în funcțiune a unui subsistem structural:



AUTORIZAREA PUNERII ÎN FUNCȚIUNE A VEHICULELOR ȘI AUTORIZAREA UNOR TIPURI DE VEHICULE

4. În scopul autorizării, un vehicul este compus din subsistemul „material rulant” și, unde este cazul, subsistemul „control-comandă și semnalizare la bord”. Autorizația de tip a unui vehicul sau autorizația individuală de punere în funcțiune a unui vehicul reprezintă o autorizație colectivă a subsistemului sau subsistemelor care compun vehiculul.
5. Cerințele impuse de subsistemele funcționale și care afectează starea (de funcționare) nominală a vehiculului (inclusiv, de exemplu, cerințele de performanță operațională) sunt prevăzute în STI structurale relevante sau, în cazurile autorizate de Directiva 2008/57/CE, în reglementările naționale (de exemplu, sisteme CCS de clasă B).
6. Dat fiind că vehiculele sunt compuse din unul sau mai multe subsisteme, dispozițiile referitoare la subsisteme din capitolul IV al Directivei 2008/57/CE se aplică subsistemelor relevante ale vehiculului sau tipului de vehicul, fără a aduce atingere celorlalte dispoziții din capitolul V.
7. Pentru autorizațiile referitoare la vehiculele compuse din mai multe subsisteme, solicitantul autorizării vehiculului sau a tipului de vehicul poate combina declarațiile de verificare „CE” pentru ambele subsisteme într-o singură declarație de verificare „CE”, astfel cum este menționată în anexa V la Directiva 2008/57/CE, pentru a demonstra că vehiculele de acest tip în ansamblul lor, în starea lor nominală de funcționare, atunci când sunt integrate în sistemul feroviar, îndeplinesc cerințele legislației europene aplicabile, inclusiv cerințele esențiale ale Directivei 2008/57/CE.
8. O singură autorizație pentru un tip de vehicul sau o autorizație de punere în funcțiune a vehiculelor individuale ar trebui să fie suficientă pentru întreaga rețea feroviară din cadrul UE atunci când sunt îndeplinite condițiile specificate în Directiva 2008/57/CE. De exemplu, acesta este cazul unui vehicul sau tip de vehicul care îndeplinește cerințele STI și care urmează să fie autorizat cu condiția utilizării doar într-o rețea care respectă STI (dar numai dacă STI relevante care au fost aplicate în scopul autorizărilor în cauză nu conțin puncte deschise și cazuri specifice referitoare la compatibilitatea dintre rețea și vehicul).
9. Procedurile de autorizare a tipurilor de vehicule și a vehiculelor individuale sunt armonizate și includ etape clare cu termene-limită fixe.
10. Normele aplicabile pentru autorizarea punerii în funcțiune a vehiculelor și a tipurilor de vehicule trebuie să fie stabile, transparente și nediscriminatorii. Normele trebuie să fie STI sau, atunci când Directiva 2008/57/CE permite acest lucru, reglementări naționale notificate Comisiei și puse la dispoziție prin intermediul unei baze de date create de Comisie. Din momentul adoptării unei STI, statele membre nu trebuie să adopte alte norme naționale referitoare la produsele sau părțile subsistemului reglementate de respectiva STI (cu excepția celor

privind „punctele deschise”). În cazul vehiculelor și tipurilor de vehicule care nu respectă cerințele STI, principiul recunoașterii reciproce trebuie aplicat într-o măsură cât mai mare pentru a evita cerințele inutile și verificările redundante, cu excepția cazului în care acestea sunt strict necesare pentru verificarea compatibilității tehnice a unui vehicul de acest tip cu rețeaua relevantă.

11. Autorizațiile referitoare la vehicule trebuie să facă referire la caracteristicile tehnice privind starea de funcționare nominală a vehiculelor, inclusiv la limitele și condițiile de utilizare și să indice rețeaua (rețelele) ⁽¹⁾ din statul membru (statele membre) pentru care sunt autorizate vehiculele de tipul respectiv. Caracteristicile tehnice indicate în autorizație trebuie să fie:
 - declarate de producători sau de părțile contractante, în calitatea acestora de solicitanți ai autorizării vehiculului sau tipului de vehicul;
 - verificate și certificate de organismele de evaluare; și
 - documentate în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”.
12. Caracteristicile tehnice menționate în recomandarea 11 de mai sus sunt aceleași pentru orice vehicul individual de același tip.
13. Nici autorizarea de tip, nici autorizarea punerii în funcțiune a unui vehicul individual nu trebuie să fie legată de un anumit traseu, de o anumită întreprindere feroviară, entitate responsabilă cu întreținerea sau de un anumit deținător.
14. Pentru a evita necesitatea autorizării unor tipuri de vehicule și a punerii în funcțiune a vehiculelor individuale pentru anumite trasee și pentru a evita necesitatea reautorizării în cazul în care caracteristicile unui traseu se modifică, limitele și condițiile de utilizare asociate unei autorizații pentru un vehicul trebuie să fie definite în funcție de parametrii caracteristicilor tehnice de proiectare ale infrastructurii, și nu în funcție de elementele geografice.

AUTORIZAREA DE TIP

15. Caracteristicile stării de funcționare nominale a unui vehicul care sunt evaluate în vederea autorizării sunt cele asociate tipului de vehicul. Un tip de vehicul poate fi autorizat mai întâi în conformitate cu articolul 26 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, iar ulterior vehiculele individuale de acel tip (inclusiv o serie de vehicule individuale) pot fi autorizate prin verificarea conformității acestora cu tipul în cauză, conform articolului 26 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE. În mod alternativ, autorizarea primului vehicul de un anumit tip va conferi o autorizare a tipului de vehicul, conform articolului 26 alineatul (2) din Directiva 2008/57/CE. Acest lucru permite, de asemenea, autorizarea vehiculelor individuale ulterioare de același tip prin verificarea conformității de tip, conform articolului 26 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE. Acest concept de autorizare a tipului de vehicul permite producătorilor să pună tipurile de vehicule pe piață și să le includă în cataloage, oferind astfel clienților beneficiile unei autorizări fără a fi construit deja vehiculele individuale de tipul respectiv pe care le poate comanda un client. Unul dintre obiectivele acestui concept este de a înlătura o mare parte din riscul asociat autorizării pentru cei care achiziționează vehicule de tipul respectiv.
16. Conceptul de tip este relevant și pentru compatibilitatea cu traseul. Pentru a evalua dacă traseul suportă un tren, o întreprindere feroviară compară caracteristicile unui tren compus din vehicule de un anumit tip cu informațiile puse la dispoziție de administratorul de infrastructură în registrul de infrastructură. Obligația administratorilor de infrastructură de a face publică natura infrastructurii există deja [Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾, în ceea ce privește accesul la rețea; Directiva 2004/49/CE, Directiva 2008/57/CE și STI referitoare la „exploatarea și gestionarea traficului”, în ceea ce privește exploatarea]. Până la crearea și completarea registrului de infrastructură, administratorii de infrastructură trebuie să publice aceste informații sub o altă formă. Acest lucru nu dă dreptul administratorilor de infrastructură să impună o a doua autorizare pentru vehiculele sau trenurile întreprinderilor feroviare.
17. Procedura de autorizare a vehiculelor și cea de exploatare și întreținere ulterioară a anumitor vehicule reprezintă două proceduri diferite, reglementate de dispoziții distincte. Această separare permite vehiculelor de același tip să fie introduse pe piață de producători care dețin deja o autorizație, să fie operate de întreprinderi feroviare diferite și să fie întreținute de entități responsabile cu întreținerea (ERI) diferite, în conformitate cu regimuri de întreținere diferite în funcție de contextul operațional.

⁽¹⁾ Teritoriul unui stat membru poate include una sau mai multe rețele feroviare.

⁽²⁾ Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tariful de utilizare a infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO L 75, 15.3.2001, p. 29).

18. Pentru tipurile de vehicule supuse autorizării în mai multe state membre (de exemplu, pentru funcționarea pe un coridor), autoritățile naționale de siguranță pot alege să coopereze pentru a emite autorizațiile inițiale și autorizațiile suplimentare în același timp (autorizare „simultană”). Acest lucru permite autorităților naționale de siguranță relevante să își împartă munca (de exemplu, fiecare se poate ocupa de un anumit domeniu) și autorității naționale de siguranță care emite autorizația inițială să recunoască și să beneficieze de munca depusă de celelalte autorități naționale de siguranță.

AUTORIZAREA PUNERII ÎN FUNCȚIUNE A SUBSISTEMELOR DE INSTALAȚII FIXE

19. Trebuie subliniat faptul că STI pentru instalații fixe nu conțin un set complet de cerințe pe care trebuie să le respecte subsistemul respectiv. Cerințele prevăzute în STI includ elementele care sunt relevante pentru compatibilitatea subsistemelor de instalații fixe cu un vehicul care respectă STI.
20. Pentru instalațiile fixe, în afară de aplicarea STI, pentru a respecta cerințele esențiale ale tuturor dispozițiilor UE aplicabile, statele membre pot solicita aplicarea altor norme — care nu trebuie armonizate pentru a întruni obiectivele Directivei 2008/57/CE — cum ar fi cele privind siguranța în materie de electricitate, geniul civil, construcțiile, elementele sanitare, codurile de protecție împotriva incendiilor etc. Aceste norme nu trebuie să fie contrare dispozițiilor STI.
21. Pentru un proiect de rețea format din mai multe subsisteme de instalații fixe, se sugerează, pentru a simplifica procesul, ca solicitantul să combine declarațiile de verificare „CE” pentru fiecare subsistem menționate în anexa V la Directiva 2008/57/CE într-o singură declarație de verificare „CE” pentru proiectul de rețea în ansamblu, pentru a demonstra că proiectul de rețea, în ansamblul său, atunci când este integrat în sistemul feroviar, îndeplinește cerințele legislației europene aplicabile, inclusiv cerințele esențiale ale Directivei 2008/57/CE.
22. Reglementările naționale aplicabile pentru autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor de instalații fixe trebuie să fie stabile, transparente și nediscriminatorii. Fără a aduce atingere recomandărilor 19 și 20 de mai sus, normele referitoare la cerințele esențiale ale sistemului feroviar prevăzute de Directiva 2008/57/CE ar trebui să fie reprezentate de STI, sau, atunci când Directiva 2008/57/CE permite acest lucru, de reglementări naționale notificate Comisiei și puse la dispoziție prin intermediul unei baze de date create de Comisie. Din momentul adoptării unei STI, statele membre nu trebuie să adopte alte norme naționale referitoare la produsele sau părțile subsistemelor reglementate de respectiva STI (cu excepția aspectelor declarate în mod corespunzător drept „puncte deschise” în respectivele STI).
23. Autorizația de punere în funcțiune a subsistemelor de instalații fixe trebuie să facă referire la caracteristicile tehnice ale acestora, inclusiv la limitele și condițiile de utilizare. Caracteristicile tehnice indicate în autorizația de punere în funcțiune trebuie să fie:
- declarate de solicitant;
 - verificate și certificate de organismele de evaluare; și
 - documentate în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”.
24. Procedura de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemelor de instalații fixe și cea de exploatare și de întreținere a respectivelor subsisteme constituie două proceduri diferite, reglementate de dispoziții distincte.

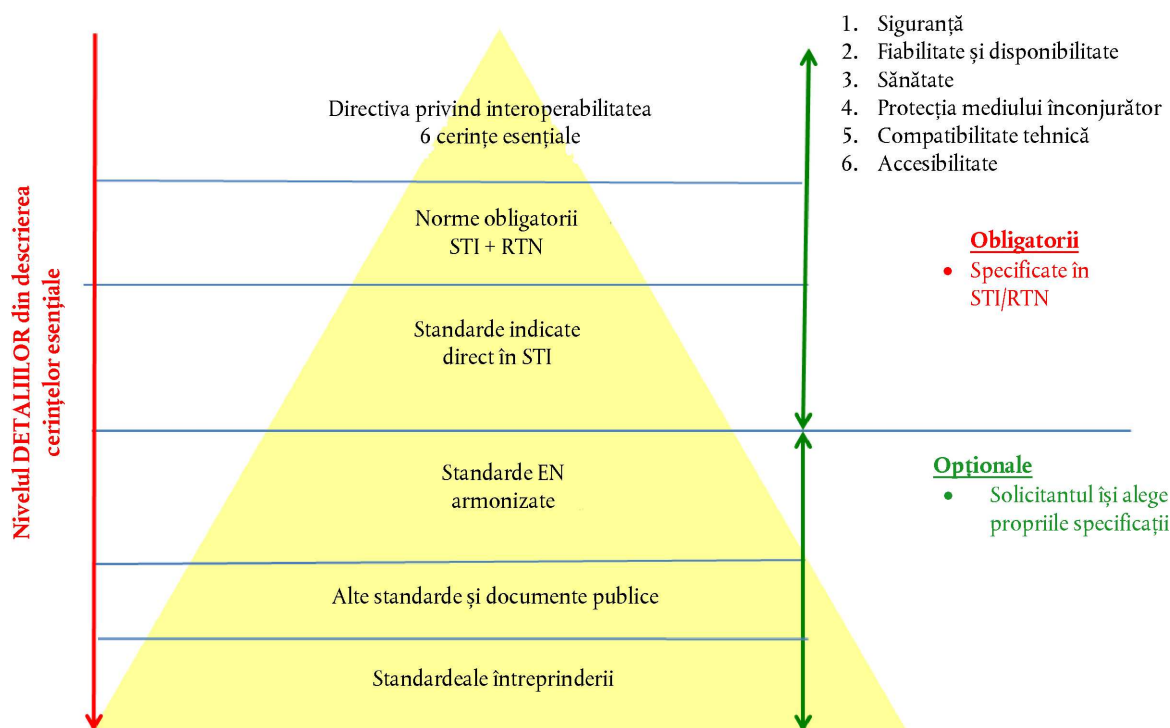
CERINȚE ESENȚIALE, SPECIFICAȚII TEHNICE DE INTEROPERABILITATE (STI) ȘI REGLEMENTĂRI NAȚIONALE

25. Directiva privind interoperabilitatea stabilește cerințele esențiale pentru sistemul feroviar. Acestea sunt „toate condițiile precizate în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele” [articolul 2 litera (g) din Directiva 2008/57/CE]. Prin urmare, cerințele esențiale pentru sistemul feroviar sunt exhaustive. Un stat membru sau o autoritate națională de siguranță nu poate impune alte cerințe sau condiții decât cele prevăzute la articolul 17.
26. Compatibilitatea tehnică la interfața dintre rețea și vehicule este crucială pentru siguranță. Aspectul privind siguranța acestei interfețe ar putea fi dovedit prin utilizarea sistemelor de referință sau a estimărilor explicite ale riscului în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 352/2009 al Comisiei ⁽¹⁾ (MSC ER). Totuși, pentru a asigura interoperabilitatea, compatibilitatea tehnică trebuie dovedită în baza reglementărilor armonizate ale

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 352/2009 al Comisiei din 24 aprilie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea riscului (JO L 108, 29.4.2009, p. 4). Acest regulament va fi abrogat și înlocuit începând cu data de 21 mai 2015 de Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013.

Uniunii Europene, mai exact în baza STI sau, dacă nu există astfel de reglementări, în baza reglementărilor naționale. Prin urmare, pentru a asigura interoperabilitatea, interfețele dintre vehicul și rețea trebuie demonstrate folosind o abordare bazată pe norme.

27. Drept urmare, pe de o parte, STI trebuie să definească în mod exhaustiv interfețele menționate în recomandarea 26. De asemenea, STI trebuie să definească în întregime toți parametrii de bază și toate interfețele sistemului-țintă care urmează să facă obiectul unei verificări explicite în vederea autorizării, precum și cerințele relevante de evaluare a conformității.
28. Pe de altă parte, STI trebuie să specifice cerințele doar „în măsura în care este necesar” pentru a asigura un nivel optim de armonizare tehnică și dispozițiile obligatorii necesare pentru îndeplinirea cerințelor esențiale din Directiva 2008/57/CE și pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite la articolul 1 din directiva respectivă [articolul 5 alineatul (3)]. Prin urmare, STI trebuie să specifice cerințele numai la nivelul de detaliere care trebuie armonizat în vederea realizării acestor obiective, respectând în același timp cerințele esențiale. De asemenea, STI specifică interfețele dintre subsisteme. Fiecare STI indică un subsistem-țintă care poate fi obținut treptat într-un interval de timp rezonabil.
29. Solicitanții trebuie să aibă libertatea de a alege soluțiile tehnice pe care le utilizează pentru a îndeplini cerințele esențiale, cu condiția ca specificațiile acestor soluții tehnice să respecte STI și alte reglementări aplicabile.
30. Pentru îndeplinirea obiectivului de creare a unui spațiu feroviar unic european fără frontiere interne, specificațiile tehnice ale produselor care îndeplinesc cerințele esențiale pot fi stabilite în standarde armonizate (EN). În anumite cazuri, standardele armonizate care acoperă parametrii de bază ai STI oferă prezumția de conformitate cu anumite clauze ale STI. În spiritul noii abordări a armonizării și standardizării tehnice, aplicarea acestor standarde rămâne opțională, dar referințele acestora sunt publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* (JOUE). De asemenea, aceste specificații trebuie să fie enumerate în ghidurile de aplicare a STI pentru a facilita utilizarea lor de către industrie. Aceste specificații trebuie să rămână complementare STI.
31. Ierarhia și nivelul de detaliere al specificațiilor menționate în recomandările 26-30 sunt ilustrate în diagrama de mai jos:



32. STI nu trebuie să repete dispozițiile menite să garanteze faptul că starea de funcționare nominală a unui subsistem sau vehicul respectă cerințele din alte directive aplicabile.
33. Cerințele care decurg din dispozițiile UE, altele decât Directiva 2008/57/CE, trebuie, de asemenea, să fie aplicate atunci când un subsistem sau vehicul este proiectat/planificat și pus în funcțiune în starea sa de funcționare nominală. Solicitantul trebuie să se asigure că aceste cerințe sunt îndeplinite.

34. Fără a aduce atingere recomandărilor 19 și 20, reglementările naționale continuă să se aplice pentru autorizări doar în cazurile specificate la articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE. Este vorba despre
- cazurile în care nu există o STI relevantă, mai exact:
 - (a) punctele deschise din STI;
 - (b) rețelele și vehiculele care nu sunt incluse (și nu sunt destinate să fie incluse) în domeniul de aplicare al STI;
 - (c) cerințele legate de sistemele moștenite (mai exact, interfețele sistemului care nu sunt destinate să fie incluse în domeniul de aplicare al STI);
 - (d) cerințele pentru vehiculele care nu respectă STI puse în funcțiune înainte de intrarea în vigoare a STI sau în cursul unei perioade de tranziție;
 - derogări, pentru care se aplică articolul 9 din Directiva 2008/57/CE;
 - cazuri specifice definite în STI, care includ variații naționale în sistemul-țintă.
35. În cazurile enumerate la recomandarea 34, statele membre trebuie să utilizeze, să facă publice și să aplice normele privind cerințele esențiale, inclusiv cele referitoare la compatibilitatea tehnică dintre vehicule și rețea. Pentru a menține nivelul existent de interoperabilitate și a evita discriminările între solicitanți, aceste norme trebuie să fie la fel de detaliate ca și STI și lipsite de ambiguitate în ceea ce privește cerințele (mai exact, trebuie să specifice valorile solicitate pentru parametrii relevanți și metodele de evaluare a conformității).
36. Dacă se solicită o autorizare suplimentară pentru un tip de vehicul sau pentru vehicule individuale existente care nu respectă STI, articolul 25 din Directiva 2008/57/CE va permite statului membru în care este solicitată autorizarea suplimentară să verifice doar compatibilitatea cu propria rețea. Respectând principiul recunoașterii reciproce descris în recomandările 52-54, statul membru respectiv trebuie să recunoască autorizația inițială de punere în funcțiune, cu excepția cazului în care poate demonstra (solicitantului autorizației suplimentare) că există un risc semnificativ pentru siguranță. Acest fapt respectă nevoia de a evita discriminarea între tipurile de vehicule și vehiculele individuale care au fost autorizate inițial într-un stat membru.
37. Prin urmare, din motive de claritate, statele membre trebuie să specifice în reglementările lor naționale dispozițiile care se aplică: doar vehiculelor și subsistemelor noi la autorizarea inițială; și/sau tipurilor existente; și/sau vehiculelor existente care urmează să primească o nouă autorizație în urma reînnoirii/modernizării; și/sau tuturor subsistemelor și vehiculelor aflate deja în funcțiune.

UTILIZAREA METODELOR DE SIGURANȚĂ COMUNE PENTRU EVALUAREA ȘI APRECIEREA RISCURILOR (MSC ER) ȘI SISTEMUL DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI (SMS)

38. MSC ER sunt obligatorii în contextul autorizării punerii în funcțiune doar în următoarele cazuri:
- (a) când acest lucru este impus pentru un anumit subiect prin STI sau o reglementare națională aplicabilă conform articolului 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE;
 - (b) conform cerințelor articolului 15 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE pentru integrarea în condiții de siguranță a subsistemelor atunci când nu există norme obligatorii.
- În toate celelalte cazuri, utilizarea MSC ER nu este obligatorie în contextul unei astfel de autorizări.
39. Expresia „integrare în condiții de siguranță” poate fi folosită pentru a acoperi:
- (a) integrarea în condiții de siguranță între elementele care alcătuiesc un subsistem;
 - (b) integrarea în condiții de siguranță între subsistemele care alcătuiesc un vehicul sau un proiect de rețea, iar pentru vehicule:
 - (c) integrarea în condiții de siguranță a unui vehicul în ceea ce privește caracteristicile rețelei;
 - (d) integrarea în condiții de siguranță a vehiculelor în SMS-ul întreprinderilor feroviare. Acest aspect include interfețele dintre vehicule, interfețele cu personalul care va opera subsistemul și activitățile de întreținere realizate de o ERI;

- (e) integrarea în condiții de siguranță a unui tren pe anumite trasee pe care operează,
- iar pentru proiectele de rețea:
- (f) integrarea în condiții de siguranță a unui proiect de rețea în ceea ce privește caracteristicile vehiculelor definite în STI și în reglementările naționale;
- (g) integrarea în condiții de siguranță cu părțile adiacente ale rețelei (tronsoane de linii);
- (h) integrarea în condiții de siguranță a proiectului de rețea în SMS al administratorului infrastructurii. Acest aspect include interfețele cu personalul care va exploata proiectul de rețea și activitățile de întreținere efectuate de administratorul de infrastructură sau contractanții săi;
- (i) integrarea în condiții de siguranță a unui proiect de rețea cu tipurile specifice de tren care operează pe acesta.
40. În ceea ce privește relația dintre integrarea în condiții de siguranță și autorizarea punerii în funcțiune a vehiculelor:
- literele (a), (b) și (c) din recomandarea 39 trebuie îndeplinite înainte de autorizarea punerii în funcțiune. Orice condiții și limite de utilizare care decurg din acestea (de exemplu, restricții privind compunerea trenurilor, inclusiv exploatarea sub formă de unități multiple sau exploatarea locomotivelor împreună cu vehiculele care formează trenul) trebuie indicate în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” menționat la articolul 18 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE în așa fel încât utilizatorul subsistemului sau vehiculului autorizat să poată aplica aceste condiții și limite de utilizare în conformitate cu propriul SMS;
 - litera (d) din recomandarea 39 nu face parte din procesul de autorizare. El trebuie îndeplinit de întreprinderea feroviară ținând cont de toate condițiile și limitele de utilizare care rezultă din literele (a), (b) și (c) și din verificarea conformității cu STI și cu reglementările naționale aplicabile;
 - litera (e) din recomandarea 39 nu face parte din procesul de autorizare. El trebuie îndeplinit de întreprinderea feroviară pe baza tuturor informațiilor necesare pentru a stabili caracteristicile trenului și compatibilitatea tren-traseu (de exemplu, condițiile de utilizare, valorile parametrilor interfeței) care decurg din literele (a), (b) și (c) și pe baza informațiilor cuprinse în registrul de infrastructură.
- 40a. În ceea ce privește relația dintre integrarea în condiții de siguranță și autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor fixe și a proiectelor de rețea:
- literele (a), (b), (f) și (g) din recomandarea 39 trebuie să fie îndeplinite înainte de autorizarea punerii în funcțiune. Orice condiții sau limite de utilizare care decurg din acestea trebuie să fie specificate în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” menționat la articolul 18 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE, astfel încât utilizatorul subsistemului sau proiectului de rețea autorizat să poată aplica aceste condiții sau limite de utilizare în conformitate cu propriul său SMS;
 - litera (h) din recomandarea 39 nu face parte din procesul de autorizare. El trebuie îndeplinit de administratorul de infrastructură ținând cont de toate condițiile și limitele de utilizare care rezultă din literele (a), (b) și (c) și din verificarea conformității cu STI și cu reglementările naționale aplicabile;
 - litera (i) din recomandarea 39 nu face parte din procesul de autorizare. El trebuie îndeplinit de administratorul de infrastructură pe baza tuturor informațiilor necesare pentru a stabili caracteristicile traseului și compatibilitatea tren-traseu (de exemplu, condițiile de utilizare, valorile parametrilor interfeței) care decurg din literele (a), (b) și (c) și pe baza informațiilor cuprinse în registrul de tipurilor de vehicule.
41. În ceea ce privește utilizarea MSC ER pentru a verifica integrarea în condiții de siguranță înainte de autorizarea punerii în funcțiune:
- litera (a) din recomandarea 39 este în întregime acoperit de STI referitoare la un subsistem; dacă nu există norme tehnice explicite care să acopere acest aspect, STI poate adopta o abordare bazată pe riscuri, poate solicita aplicarea MSC ER și poate specifica până la ce nivel acceptabil trebuie controlat riscul;
 - dacă nu există norme obligatorii (STI, norme naționale) care să acopere în întregime această interfață, litera (b) din recomandarea 39 trebuie verificat prin folosirea MSC ER;

- litera (c) din recomandarea 39 trebuie acoperit în întregime de STI și, în cazurile prevăzute la articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE, reglementările naționale și această verificare bazată pe norme trebuie îndeplinite de un organism notificat sau de un organism desemnat ca parte a responsabilității sale pentru „verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat” (articolul 18 din Directiva 2008/57/CE), în caz contrar cerințele legate de transparență, nediscriminare și interoperabilitate vor fi compromise;
- prin urmare, utilizarea MSC ER nu este obligatorie pentru litera (c) din recomandarea 39 în cazurile în care există STI sau reglementări naționale. În cazurile în care reglementările naționale nu specifică în întregime această interfață (de exemplu, anumite sisteme de semnalizare moștenite și soluții inovatoare), aceste norme naționale pot impune aplicarea MSC ER pentru gestionarea riscurilor care nu sunt acoperite.

INTEGRITATEA STI ȘI A REGLEMENTĂRILOR NAȚIONALE

42. Este cunoscut faptul că STI au fost create de un grup de experți provenind din asociațiile din domeniu și de autoritățile naționale de siguranță, pe baza reglementărilor naționale și a experienței practice. STI reprezintă „cele mai noi” sau cele mai bune cunoștințe disponibile create de agenție împreună cu acești experți și revizuite de comitetul menționat la articolul 29 din Directiva 2008/57/CE. În acest sens, statele membre au recunoscut că STI sunt potrivite scopului (inclusiv punctele deschise) și sunt obligatorii din punct de vedere juridic. Verificarea sau validarea acestor cerințe obligatorii nu face parte din procesul de autorizare.
43. Cu toate acestea, pentru a menține integritatea STI și a reglementărilor naționale, fiecare entitate are obligația ca, atunci când constată o eventuală deficiență la nivelul STI sau al reglementărilor naționale, să își exprime de urgență îndoielile, însoțite de justificări, prin procedurile aplicabile, astfel încât toate entitățile implicate să fie informate imediat cu privire la orice deficiență și să poată lua măsurile necesare.
44. Statele membre trebuie să ia măsurile necesare pentru modificarea reglementărilor naționale deficiente sau incompatibile.
45. Dacă STI sunt deficiente, se aplică articolul 7 din Directiva 2008/57/CE, iar deficiența trebuie corectată prin:
 - (a) un aviz tehnic al agenției; sau
 - (b) o modificare a STI, sau ambele.În funcție de caz, STI pot fi modificate prin:
 1. modificarea specificațiilor sistemului-țintă;
 2. adăugarea de cazuri specifice, atunci când acestea vizează doar un număr limitat de state membre, iar armonizarea la nivelul UE nu este considerată necesară;
 3. adăugarea de puncte deschise, atunci când armonizarea la nivelul UE este necesară, dar nu poate fi încă inclusă în mod explicit în STI.

VERIFICĂRI CARE NU SUNT CUPRINSE ÎN DOMENIUL DE APLICARE AL AUTORIZAȚIEI DE PUNERE ÎN FUNCȚIUNE

46. Verificarea compatibilității tren-traseu trebuie să fie independentă de autorizarea punerii în funcțiune a unui tip de vehicul sau a unui vehicul individual. Verificarea compatibilității tren-traseu este gestionată de o întreprindere feroviară (sau de un administrator de infrastructură, dacă exploatează trenuri) ca parte a procesului de planificare (de exemplu atunci când se licitează pentru culoare) și de la o zi la alta prin SMS-ul propriu. Pentru a stabili compatibilitatea, întreprinderea feroviară trebuie să obțină informații de la administratorul de infrastructură din registrul de infrastructură și din dosarul tehnic care însoțește declarația de conformitate „CE” al vehiculelor întocmit în momentul autorizării și actualizat ulterior. În perioada de tranziție, mai exact până când registrul de infrastructură este întocmit și completat cu toate datele relevante pentru verificarea compatibilității cu rețeaua, administratorii de infrastructură trebuie să pună la dispoziția întreprinderilor feroviare informațiile necesare prin alte mijloace transparente.
47. Evaluarea capacității unei întreprinderi feroviare de a gestiona exploatarea și întreținerea vehiculelor nu face parte din procedura care duce la autorizare. Acest aspect este acoperit de procedura de certificare în materie de siguranță și de supravegherea continuă din partea autorității naționale de siguranță.
48. Evaluarea capacității unui administrator de infrastructură de a gestiona exploatarea și întreținerea proiectelor de rețele nu face parte din procedura care duce la autorizare. Acest aspect este acoperit de procedura de certificare în materie de siguranță și de supravegherea continuă din partea autorității naționale de siguranță.

49. Evaluarea capacității unei ERI de a gestiona întreținerea unui vehicul nu face parte din procedura de autorizare. Acest aspect este acoperit de SMS-ul întreprinderii feroviare. Dacă se aplică procedura de certificare ERI, SMS-ul întreprinderii feroviare poate lua în considerare această procedură.
50. Drept urmare, solicitantul autorizării unui tip de vehicul sau al autorizării punerii în funcțiune a unui vehicul sau a unui subsistem individual nu este obligat să evalueze caracterul semnificativ al eventualelor modificări aduse de proiectarea vehiculului sau a subsistemului în sistemul feroviar în ansamblu. Dacă solicitantul este întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură care intenționează să exploateze acest vehicul sau subsistem, aplicarea MSC ER în calitate de întreprindere feroviară sau administrator de infrastructură responsabil(ă) de gestionarea modificărilor aduse părții sale din sistemul feroviar este independentă de rolul său de solicitant al autorizării punerii în funcțiune.
51. În practică, dacă producătorul execută un anumit proiect la comanda unei întreprinderi feroviare, de regulă se produce o suprapunere în timp între:
- verificarea conformității unui subsistem structural în vederea întocmirii declarației de verificare „CE” [activitate care include literele (a), (b) și (c) din recomandarea 39]; și
 - integrarea acestui subsistem în SMS-ul întreprinderii feroviare sau al administratorului de infrastructură [activitate care include literele (d) și (e) din recomandarea 39].
- Acest proces face parte dintr-un management de calitate al proiectului care, în anumite circumstanțe, permite reducerea decalajului dintre autorizarea punerii în funcțiune și exploatarea comercială efectivă a vehiculului sau proiectului de rețea. În aceste circumstanțe, autoritatea națională de siguranță intervine în același timp în calitate de:
- autoritate responsabilă de acordare a autorizației pentru un tip de vehicul sau a autorizației de punere în funcțiune a unui vehicul individual; și
 - autoritate responsabilă de supravegherea certificatelor de siguranță sau a autorizațiilor de siguranță.

Cu toate că este posibil ca cele două sarcini să se suprapună în timp, acestea trebuie să își mențină o independență formală, contrapartida în primul caz fiind solicitantul autorizării vehiculului sau tipului de vehicul, iar în cel de-al doilea întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură care intenționează să utilizeze subsistemul sau vehiculul.

RECUNOAȘTEREA RECIPROCĂ A REGLEMENTĂRILOR ȘI VERIFICĂRILOR VEHICULELOR

52. Statele membre trebuie să recunoască în mod reciproc verificările efectuate în conformitate cu reglementările naționale ale celorlalte state membre, cu excepția cazului în care:
- (a) nu există dovezi cu privire la compatibilitatea cu rețeaua; sau
 - (b) un stat membru poate demonstra solicitantului că există un risc substanțial în materie de siguranță;
 - (c) principiul recunoașterii reciproce trebuie aplicat într-o măsură cât mai mare pentru a evita cerințele inutile și verificările redundante, cu excepția cazului în care acestea sunt strict necesare pentru verificarea compatibilității tehnice a vehiculului cu rețeaua relevantă și nu sunt echivalente cu normele statului membru care a efectuat autorizarea inițială.
53. În cazul unor eventuale autorizări suplimentare, statele membre nu trebuie să pună la îndoială reglementările naționale aplicate pentru o autorizare anterioară
- care acoperă punctele deschise ce nu au legătură cu compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea; sau
 - care sunt clasificate ca făcând parte din categoria A în documentul de referință prevăzut la articolul 27 alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE.
54. Fără a ține seama de absența criteriilor generice de acceptare a riscurilor în MSC pentru evaluarea riscurilor, evaluările MSC derulate ca parte a verificărilor impuse de STI trebuie să fie recunoscute reciproc în conformitate cu articolul 7 alineatul (4) din MSC ER ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Va fi înlocuit cu articolul 15 alineatul (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013, care se va aplica începând cu 21 mai 2015.

ROLURI ȘI RESPONSABILITĂȚI

55. Înainte ca punerea în funcțiune a unui sistem să poată fi autorizată, producătorul sau partea contractantă [și anume solicitantul în înțelesul articolului 18 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE] trebuie să efectueze toate activitățile legate de proiectare, construcție și testare sau trebuie să le încredințeze unei entități aflate sub responsabilitatea sa și trebuie să semneze o declarație de verificare „CE”.
56. Organismele notificate verifică conformitatea cu STI și întocmesc certificatul (certIFICATELE) de verificare destinat(e) solicitantului. Articolul 18 alineatul (2) din Directiva 2008/57/CE prevede că verificarea organismului notificat „include, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la articolele 34 și 35”. Aceasta înseamnă că organismul notificat este implicat în verificarea compatibilității tehnice cu alte subsisteme, ceea ce marchează o coerență cu faptul că STI acoperă compatibilitatea tehnică. Domeniul de aplicare al acestor verificări este limitat la STI relevante. Fiecare organism notificat întocmește un dosar tehnic referitor la verificările pe care le-a efectuat.
57. Prevederile din recomandarea 56. se aplică *mutatis mutandis* organismelor desemnate și reglementărilor naționale.
58. În temeiul articolului 15 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, rolul autorităților naționale de siguranță în ceea ce privește autorizarea punerii în funcțiune trebuie să fie acela de a efectua o verificare a documentelor care însoțesc solicitarea de punere în funcțiune și care oferă dovezi cu privire la caracterul adecvat al procedurii de verificare. Această verificare trebuie să fie reprezentată de controlul caracterului complet, al relevanței și al coerenței documentației depuse pentru autorizare. Verificarea este limitată la aspectele aflate în competența autorităților naționale de siguranță (feroviare), definite în Directiva 2004/49/CE.
59. Dacă un stat membru (sau o autoritate națională de siguranță) descoperă o problemă privind solicitarea autorizării punerii în funcțiune legată de faptul că un subsistem structural acoperit de declarația de verificare „CE” însoțită de dosarul tehnic nu respectă în întregime dispozițiile Directivei 2008/57/CE și mai ales nu îndeplinește cerințele esențiale, trebuie să se aplice articolul 19 din Directiva 2008/57/CE. Acest principiu se aplică *mutatis mutandis* elementelor constitutive de interoperabilitate, în conformitate cu articolul 14 din Directiva 2008/57/CE.
60. Autoritățile naționale de siguranță nu trebuie să repete controalele desfășurate ca parte a procedurii de verificare.
61. Autoritățile naționale de siguranță nu trebuie să încerce să efectueze sau să reproducă activitatea organismelor de reglementare, a organismelor notificate, a organismelor desemnate sau a organismelor de evaluare a riscurilor.
62. Autoritățile naționale de siguranță nu trebuie să efectueze o verificare sistematică detaliată a muncii depuse de solicitant, de organismul notificat, de organismul desemnat și de organismul responsabil de MSC pentru evaluarea riscurilor sau o validare sistematică a rezultatelor acestora. Autoritățile naționale de siguranță pot pune sub semnul întrebării verificările organismului de evaluare doar dacă există îndoieli justificate. În acest caz, trebuie respectate principiile proporționalității (ținând cont de nivelul de risc), nediscriminării și transparenței. Pot apărea îndoieli justificate mai ales în baza verificărilor indicate în recomandarea 58 sau atunci când experiența dobândită demonstrează că un subsistem similar nu respectă cerințele esențiale definite la articolul 19 din Directiva 2008/57/CE.
63. În conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Directiva 2008/57/CE, pentru organismele notificate (și *mutatis mutandis* pentru organismele desemnate), statele membre trebuie să instituie sisteme pentru asigurarea competenței organismelor de evaluare și trebuie să ia măsuri pentru a soluționa cazurile de neconformitate cu legislația aplicabilă. Pentru asigurarea unei abordări comune, Comisia, asistată de agenție, trebuie să dețină un rol de coordonare în această privință.
64. Solicitanții, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, împreună cu ERI, trebuie să ia în considerare experiența practică privind tipurile de vehicule și proiectele de subsisteme deja autorizate sau privind identificarea riscurilor gestionate și trebuie să aplice acțiuni corective corespunzătoare.
65. Solicitanții trebuie să efectueze aceste acțiuni corective înainte de a prezenta cererea de autorizare și trebuie să li se solicite să facă acest lucru imediat ce necesitatea este depistată.
66. În cazul vehiculelor și al subsistemelor care se află deja în folosință, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să aplice aceste măsuri corective în cadrul propriului SMS. Sistemele de management al siguranței ale întreprinderilor feroviare trebuie să garanteze faptul că ERI care întrețin vehiculele folosite de acestea introduc schimbările necesare în sistemul lor de întreținere.

67. Așa cum, înainte de autorizare, rolul autorității naționale de siguranță nu este să specifice o soluție de proiectare, în mod similar rolul de supraveghere al autorităților naționale de siguranță nu este să recomande acțiuni corective în cazul experienței practice. În schimb, autoritățile naționale de siguranță trebuie să monitorizeze conformitatea unei întreprinderi feroviare sau a unui administrator de infrastructură cu propriul SMS. Autoritățile naționale de siguranță trebuie să verifice dacă întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură definesc, implementează și gestionează măsurile corective corespunzătoare prin intermediul propriului SMS.
68. Directiva 2004/49/CE atribuie administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare responsabilitatea pentru părțile lor din sistem. Întreprinderea feroviară este singura responsabilă de exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor sale. Rolul administratorului de infrastructură este limitat la administrarea infrastructurii, drept urmare el nu are nicio responsabilitate în ceea ce privește exploatarea trenurilor, în afară de faptul că emite autorizația de circulație a trenurilor. Administratorul de infrastructură nu are niciun alt rol în ceea ce privește autorizarea.
69. Evaluarea capacității unui subcontractant (de exemplu, deținător) de a-și gestiona partea care îi revine din exploatarea și întreținerea vehiculelor nu face parte din procesul care conduce la autorizare. Acest aspect este acoperit de obligația întreprinderii feroviare care folosește vehiculele autorizate de a se asigura prin propriul SMS că există o entitate adecvată responsabilă cu întreținerea, conform articolului 14a din Directiva 2004/49/CE.
70. Articolul 14a alineatul (1) din Directiva 2004/49/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2008/110/CE, prevede că, înainte de a fi pus în funcțiune sau utilizat în cadrul rețelei, fiecărui vehicul trebuie să îi fie atribuită o ERI. Autorizarea punerii în funcțiune este independentă de exploatarea unui vehicul de o întreprindere feroviară sau de întreținerea vehiculului de către o ERI; mai mult, Directiva 2004/49/CE face referire la exploatarea (utilizarea) și întreținerea vehiculelor. Drept urmare, ERI pot fi atribuite înainte sau după ce s-a autorizat punerea în funcțiune a unui vehicul, dar întotdeauna înainte de înregistrarea acestuia în registrul național al vehiculelor (ERI este un câmp obligatoriu în RNV) și înainte de utilizarea sa efectivă în rețea.
71. Organizațiile trebuie să gestioneze riscurile generate de activitățile lor. Responsabilitatea gestionării riscurilor trebuie să aparțină părților care dețin cea mai mare capacitate de a le gestiona.
72. Întrucât întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură sunt singurele părți care sunt obligate să dețină certificări și autorizații în materie de siguranță bazate pe SMS, aceste organizații trebuie să dețină un rol-cheie în gestionarea contribuțiilor altor entități și în luarea deciziilor corecte legate de contribuțiile acestora. Atunci când întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură iau astfel de decizii sau măsuri în temeiul sistemelor lor de management al siguranței, acest lucru nu afectează responsabilitățile altor entități, cum ar fi deținătorii, ERI sau producătorii.
73. Împărțirea responsabilităților operaționale între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură este definită în STI referitoare la exploatarea și gestionarea traficului.
74. Întreprinderile feroviare trebuie considerate cele mai potrivite și mai competente pentru:
- a identifica riscurile potențiale asociate operațiunilor planificate ale acestora, inclusiv întreținerea, și pentru a implementa măsuri de control, cum ar fi verificarea plăcilor;
 - a informa în mod corespunzător contractanții și furnizorii cu privire la nevoile lor operaționale, cum ar fi performanțele cerute, disponibilitatea și fiabilitatea vehiculelor;
 - a monitoriza performanțele vehiculelor;
 - a oferi informații regulate și cuprinzătoare deținătorului și ERI, după caz, cu privire la operațiuni și performanțe; și
 - a efectua analize ale contractului pentru a înțelege și a pune în discuție performanțele contractuale.
75. Pe de altă parte, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură nu trebuie considerați cei mai potriviți sau competenți pentru a gestiona în mod direct toate riscurile de-a lungul întregului lanț de distribuție. Pentru a-și îndeplini responsabilitățile, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să instituie obligații contractuale pentru furnizarea de bunuri și prestarea de servicii în conformitate cu propriile sisteme de management al siguranței, luând în considerare responsabilitățile juridice ale celorlalte părți. Este o practică obișnuită ca vehiculele aflate deja în funcțiune să fie modificate pentru corectarea defecțelor și îmbunătățirea continuă a performanțelor. Gestionarea acestor modificări în condiții de siguranță reprezintă responsabilitatea întreprinderii feroviare. Această responsabilitate trebuie îndeplinită prin aplicarea procedurilor de management al modificărilor prevăzute în propriul SMS și în regulamentul privind MSC pentru

- evaluarea riscurilor și, atunci când este necesar, prin asigurarea obținerii autorizației de punere în funcțiune a vehiculului modificat. Întreprinderea feroviară trebuie să asigure comunicarea tuturor informațiilor relevante către ERI pentru a-i permite să actualizeze dosarul de întreținere.
76. Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, ERI și deținătorii trebuie să se asigure că sprijinul de care pot avea nevoie pe parcursul acestui proces este prevăzut în contractul cu producătorul.
77. Înainte ca întreprinderea feroviară să cumpere de la administratorii de infrastructură acces la rețea pentru tren, aceasta trebuie mai întâi să cunoască natura accesului oferit spre vânzare de către administratorul de infrastructură. Întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că traseul pentru care intenționează să achiziționeze acces permite exploatarea trenurilor pe care intenționează să le utilizeze.
78. Întreprinderile feroviare trebuie să poată găsi în registrul de infrastructură toate informațiile (referitoare la natura infrastructurii) de care au nevoie pentru a stabili dacă trenul pe care intenționează să îl utilizeze este compatibil cu traseul specific (compatibilitate tren/traseu). Administratorul de infrastructură trebuie să descrie în registrul de infrastructură, pentru fiecare parametru, valorile nominale și, unde este cazul, valorile-limită ale parametrilor interfeței la care este întreținut segmentul de traseu. Întreprinderile feroviare se bazează pe integritatea acestor informații pentru a asigura exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor lor. Administratorul de infrastructură trebuie să informeze întreprinderea feroviară cu privire la orice modificări temporare ale naturii infrastructurii care nu sunt enumerate în registrul de infrastructură.
79. După ce o întreprindere feroviară a stabilit, folosind registrul de infrastructură și dosarul care însoțește autorizația vehiculului/autorizația pentru tipul de vehicul și luând în considerare condițiile de utilizare și alte restricții din autorizația de punere în funcțiune a vehiculului/autorizația pentru tipul de vehicul, că traseul este compatibil cu trenul pe care intenționează să îl utilizeze, aceasta trebuie să consulte prevederile STI legate de „exploatarea și gestionarea traficului” (mai ales secțiunile referitoare la compunerea trenului, sistemul de frânare al trenului și starea de funcționare) pentru a stabili dacă există restricții cu privire la tren care limitează exploatarea pe traseu (de exemplu, limite de viteză, limite de distanță, restricții privind alimentarea cu energie electrică).
80. Dacă un administrator de infrastructură sau o întreprindere feroviară are întrebări legate de utilizarea unui anumit vehicul sau a unei componente de echipament fix pe o anumită linie, trebuie să informeze cealaltă parte pentru a găsi o soluție. Dacă partea care a semnalat problema nu este mulțumită de răspuns, aceasta trebuie să prezinte problema autorității naționale de siguranță, care trebuie să ia decizii conform competențelor sale.
81. Potrivit articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei ⁽¹⁾, întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea trebuie să informeze toate părțile implicate (inclusiv autoritățile naționale de siguranță) cu privire la orice riscuri relevante în materie de siguranță generat de defecte și neconformități de construcție sau de defecțiuni ale echipamentelor tehnice. Această obligație de informare vizează și producătorii și entitățile contractante care au întocmit declarația de verificare „CE” după autorizarea punerii în funcțiune.
82. Pe lângă sarcina de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemelor structurale și în conformitate cu articolul 16 din Directiva 2004/49/CE, autoritățile naționale de siguranță au sarcina de a supraveghea, de asemenea, că întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură operează în conformitate cu cerințele legislației UE și, în cazurile în care Directiva 2008/57/CE permite acest lucru, cu legislația națională. Această supraveghere trebuie să acopere și gestionarea de către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură a riscurilor asociate interfeței cu furnizorii (cum ar fi producătorii, deținătorii și societățile care închiriază material rulant), mai ales în timpul achiziționării de bunuri și servicii și integrării acestora în SMS-urile întreprinderilor feroviare și ale administratorilor de infrastructură.
83. Autoritățile naționale de siguranță se implică în utilizarea unui subsistem și întreținerea acestuia de către o întreprindere feroviară sau administrator de infrastructură în baza propriilor SMS doar în ceea ce privește supravegherea. În mod special, autoritățile naționale de siguranță trebuie să refuze să își asume responsabilitatea pentru îndeplinirea cerințelor esențiale (care revine producătorului/părții contractante sau întreprinderii feroviare/administratorului de infrastructură), specificând sau verificând în mod explicit și/sau aprobând soluții specifice de proiectare, cerințe de întreținere sau măsuri corective. Prin urmare, autoritatea națională de siguranță trebuie să se concentreze asupra caracterului adecvat și corespunzător al sistemelor de management ale entităților responsabile și nu trebuie să acționeze ca „inspector al lucrării finale” în ceea ce privește rezultatele detaliate sau deciziile luate de aceste entități.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea (JO L 320, 17.11.2012, p. 8).

84. Dacă statele membre au în vedere introducerea de măsuri urgente ca urmare a accidentelor sau incidentelor, ele trebuie să recunoască faptul că sistemul de management al siguranței de care dispune întreprinderea feroviară este principalul mecanism de gestionare a noilor riscuri generate de exploatarea vehiculelor care pot fi descoperite în timpul investigațiilor sau concluziilor referitoare la un accident/incident în contextul supravegherii. Chiar dacă un stat membru consideră că este urgent să se adopte o nouă reglementare pentru autorizarea punerii în funcțiune, acesta trebuie să respecte procedurile specificate în legislația aplicabilă a Uniunii, care includ informarea Comisiei cu privire la noul proiect de reglementare, conform Directivei 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ sau a Directivei 2004/49/CE.

TESTARE

85. Singurele teste care pot fi necesare pentru autorizare, care trebuie realizate înainte de autorizarea punerii în funcțiune și care necesită implicarea unui organism de evaluare trebuie să fie testele care sunt:
- specificate în detaliu în STI, module și, unde este cazul, în reglementările naționale;
 - definite de solicitant pentru demonstrarea conformității cu cerințele STI și/sau ale reglementărilor naționale;
 - definite în alte reglementări europene; sau
 - definite de solicitant, în conformitate cu aplicarea MSC ER, după cum este descris în recomandarea 41.
86. Implicarea organismelor notificate și/sau a organismelor desemnate în verificarea conformității cu cerințele esențiale este specificată în STI și, respectiv, reglementările naționale relevante.
87. Testele care nu sunt acoperite de recomandarea 85 (de exemplu, testele de care are nevoie o întreprindere feroviară pentru stabilirea compatibilității tren-traseu înainte de utilizarea unui tip de vehicul sau a unui subsistem nou pe un anumit traseu sau cele de care are nevoie o parte contractantă pentru a stabili conformitatea cu cerințele consumatorului) nu fac parte din procesul de autorizare a punerii în funcțiune.
88. Dacă este necesară testarea pe calea ferată pentru verificarea conformității cu cerințele de autorizare înainte ca autoritatea națională de siguranță să emită autorizația de punere în funcțiune, procedurile operaționale și organizaționale pentru derularea acestor teste trebuie definite în legislația fiecărui stat membru și trebuie să respecte dispozițiile Directivelor 2008/57/CE și 2004/49/CE. Acestea trebuie să acopere atât procedurile administrative, cât și cerințele tehnice și operaționale obligatorii. În general, statele membre pot adopta una dintre următoarele două abordări:
- statul membru poate include competențele privind realizarea testării în certificatul de siguranță al întreprinderii feroviare. Această abordare poate merge până la certificarea unui organism de testare ca întreprindere feroviară având ca domeniu de activitate doar operațiunile de testare;
 - statul membru poate solicita entității competente (care poate fi sau nu autoritatea națională de siguranță) să îi permită să deruleze teste. În acest caz, entitatea competentă (în absența verificării conformității cu cerințele de autorizare de către un organism notificat sau de un organism desemnat) trebuie să dețină suficiente cunoștințe tehnice pentru a lua astfel de decizii. Pentru a îndeplini cerințele legate de transparență și de securitatea juridică, statul membru trebuie să se asigure că entitatea dispune de suficientă independență și trebuie să publice procedura de autorizare a testării în cadrul său juridic național, stipulând în mod clar cerințele sale și criteriile de decizie care vor fi folosite de entitatea competentă pentru acordarea autorizației de testare.
89. Administratorii de infrastructură dețin un rol direct în vederea facilitării procesului de autorizare. În cazul în care o autoritate națională de siguranță solicită teste suplimentare, articolul 23 alineatul (6) din Directiva 2008/57/CE prevede că „administratorul infrastructurii, prin consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de trei luni de la data depunerii cererii solicitantului”.

DOSARUL TEHNIC

90. Conform articolului 18 și anexei VI din Directiva 2008/57/CE, o declarație de verificare „CE” a unui subsistem trebuie însoțită de un dosar tehnic, incluzând documentația care descrie subsistemul, documentația care rezultă în urma verificărilor desfășurate de diferite organisme de evaluare și documentația privind elementele legate de condițiile și limitele de utilizare și de instrucțiunile referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere. Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” include toate documentele însoțitoare necesare pentru autorizarea punerii în funcțiune.

⁽¹⁾ Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice (JO L 204, 21.7.1998, p. 37).

91. Un vehicul sau un proiect de rețea este reglementat de dosarul tehnic (dosarele tehnice) care însoțește (însoțesc) declarația de verificare „CE” al(e) subsistemului (subsistemelor) din care este alcătuit.
92. Este posibil să fie necesară intervenția mai multor organisme de evaluare în procesul de verificare a unui subsistem, fiecare intervenind în funcție de domeniul său de competență. Solicitantul trebuie să fie responsabil de întocmirea tuturor dosarelor solicitate în temeiul tuturor dispozițiilor UE aplicabile. Totalitatea acestor dosare tehnice, împreună cu orice alte informații necesare în temeiul legislației UE (inclusiv elementele specificate la punctul 2.4 din anexa VI la Directiva 2008/57/CE poartă numele de „dosar tehnic care însoțește declarația de verificare” CE,” pentru subsistem.
93. Solicitantul autorizării de tip sau a autorizării punerii în funcțiune a unui vehicul trebuie să prezinte documentația necesară pentru autorizare.

Această documentație trebuie să includă dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” întocmit de solicitant pentru subsistemul respectiv.

În cazul unui vehicul format din două subsisteme, documentația necesară pentru autorizare trebuie să includă cele două dosare tehnice care însoțesc declarația de verificare „CE” pentru cele două subsisteme.

Până la adoptarea de către Comisie a unei recomandări care să descrie conținutul documentației care trebuie să fie depusă de solicitant, un stat membru poate permite ca numai o parte din dosarul sau dosarele tehnice care însoțesc declarația de verificare „CE” să fie incluse în documentația necesară pentru cererea de autorizare a unui vehicul sau a unui tip de vehicul. Acest lucru ar trebui să fie menționat în mod clar în reglementările naționale ale statului membru publicate pe site-ul internet al Agenției Europene a Căilor Ferate.

Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” pentru un vehicul, tip de vehicul sau subsistem trebuie să includă toate informațiile menționate în anexa V și documentația care stă la baza declarației (declarațiilor) de verificare „CE” (de exemplu, certificatul (certIFICATELE) de verificare și dosarele tehnice întocmite de organismul (organismele) notificate și desemnate, notele de calcul, evidența testelor și examinărilor efectuate și caracteristicile tehnice care urmează să fie înregistrate în conformitate cu STI și reglementările naționale aplicabile). Informațiile din dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” care nu sunt incluse în documentația depusă pentru autorizare trebuie puse, la cerere, la dispoziția autorității naționale de siguranță relevante.

Documentația care însoțește autorizația inițială de punere în funcțiune a unui vehicul trebuie să fie prezentată autorității naționale de siguranță la momentul autorizării și trebuie să fie păstrată de aceasta ca dovadă a autorizării.

94. Dacă se urmează sugestia inclusă în recomandarea 21, recomandarea 93 ar trebui să se aplice, *mutatis mutandis*, documentației care trebuie să fie depusă pentru autorizarea unui proiect de rețea și dosarelor tehnice care însoțesc declarația de verificare „CE” relevantă.
95. Solicitantul unei autorizații suplimentare de punere în funcțiune a unui vehicul trebuie să completeze dosarul tehnic inițial care însoțește declarația de verificare „CE” cu informațiile solicitate la articolul 23 alineatul (3) sau la articolul 25 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE; aceste informații suplimentare fac parte din informațiile care trebuie să fie prezentate autorității naționale de siguranță. Totuși, solicitantul trebuie să mențină structura dosarului tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”.
96. Partea din dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” în care sunt definite „toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiuni referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere” trebuie, în cazul proiectelor de rețea, să fie pusă la dispoziția administratorului de infrastructură, iar în cazul vehiculelor, la dispoziția întreprinderii feroviare care operează vehiculul, astfel încât aceștia să o poată pune la dispoziția ERI. Pentru vehicule, transmiterea informațiilor cuprinse în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” poate fi efectuată prin intermediul deținătorului vehiculelor. După punerea în funcțiune, întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură, împreună cu ERI, au responsabilitatea de a supraveghea în permanență intervențiile în materie de întreținere și de a modifica aceste informații pentru a se asigura că reflectă ciclul de utilizare și experiența practică (articolele 4 și 9 din Directiva 2004/49/CE).
97. Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie să includă informațiile necesare pentru gestionarea stării de funcționare nominale a vehiculului sau a proiectului de rețea pe durata ciclului de viață.

98. Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie actualizat dacă sunt efectuate verificări suplimentare (de exemplu, verificarea conformității cu reglementările naționale pentru obținerea autorizației suplimentare de punere în funcțiune). În cazul unei autorizații suplimentare, solicitantul trebuie să informeze autoritatea națională de siguranță care a emis autorizația inițială.

DECLARAȚIA DE VERIFICARE „CE”

99. În conformitate cu articolul 15 din Directiva 2008/57/CE și cu articolul 4 alineatele (3) și (4) din Directiva 2004/49/CE, întreprinderile feroviare sau administratorii de infrastructură au responsabilitatea de a se asigura că un vehicul sau un subsistem îndeplinește toate cerințele esențiale atunci când este dat în folosință. Acest fapt nu afectează responsabilitatea celorlalți actori implicați (de exemplu, responsabilitățile semnatarului declarației de verificare „CE”). Fiecare producător, furnizor de servicii de întreținere, deținător de vagoane, furnizor de servicii și entitate de achiziții trebuie să se asigure că materialul rulant, instalațiile, accesoriile și echipamentele și serviciile puse la dispoziție de acestea îndeplinesc cerințele esențiale și că dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” specifică condițiile de utilizare, astfel încât aceste elemente să poată fi exploatate în condiții de siguranță de către întreprinderea feroviară și/sau administratorul de infrastructură.
100. Responsabilitatea asigurării îndeplinirii depline a cerințelor esențiale ale tuturor dispozițiilor UE aplicabile de către subsisteme în stare de funcționare nominală la momentul autorizării aparține exclusiv părții care solicită autorizarea unui subsistem și care emite declarația de verificare „CE”. Pe baza verificării efectuate de organismul notificat sau de organismul desemnat și, unde este cazul, a unei evaluări generale a subsistemului sau vehiculului, solicitantul declară că toate cerințele esențiale sunt îndeplinite. Prin urmare, dacă ulterior se pune sub semnul întrebării îndeplinirea de către un subsistem în starea de funcționare nominală a cerințelor esențiale la momentul autorizării, solicitantul care a semnat declarația de verificare „CE” relevantă trebuie considerat principalul responsabil.
101. Drept urmare, autorizarea de tip sau autorizarea punerii în funcțiune nu trebuie considerate un transfer al responsabilității de a asigura sau a verifica îndeplinirea de către un subsistem a tuturor cerințelor esențiale de la solicitant la autoritatea națională de siguranță care emite autorizația.
102. Dacă respectarea de către un subsistem în stare de funcționare nominală a cerințelor esențiale este pusă sub semnul întrebării, autoritatea națională de siguranță care emite autorizația trebuie considerată responsabilă doar pentru sarcinile specifice alocate prin articolul 16 din Directiva 2004/49/CE autorității naționale de siguranță care emite autorizația sau asigură supravegherea. Legislația națională trebuie să reflecte acest principiu conform recomandărilor 58-62 și 67.
103. Independent de verificarea conformității cu STI și cu reglementările naționale și de verificarea integrării în condiții de siguranță efectuată în temeiul articolului 15 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, solicitantul semnează declarația de verificare „CE” pe propria răspundere. Prin urmare, solicitantul trebuie să instituie o procedură care să asigure că a identificat și a îndeplinit toate cerințele esențiale și că a respectat toate dispozițiile legislației UE aplicabile.
104. Cu toate că, inițial, MSC ER nu a fost creată în acest scop, solicitantul poate alege să folosească metodologia din MSC ER pentru a-și îndeplini o parte din obligația de a garanta faptul că toate părțile subsistemului/vehiculului îndeplinesc în toate privințele și în detaliu cerințele esențiale pentru sistemul feroviar prevăzute în anexa III din Directiva 2008/57/CE.
105. De asemenea, solicitantul poate alege să folosească orice alt mijloc permis de legislația relevantă pentru a se asigura că toate părțile subsistemului sau vehiculului îndeplinesc cerințele esențiale pentru sistemul feroviar.
106. Declarația de verificare „CE” acoperă toate dispozițiile UE aplicabile. Semnatarul declarației „CE” are responsabilitatea de a respecta această legislație, inclusiv de a evalua conformitatea și de a face apel, dacă este cazul, la organismele de evaluare impuse de legislația respectivă.
107. În cazul autorizării unor vehicule sau a unui proiect de rețea care cuprinde mai multe subsisteme:
- (a) pot exista mai mulți solicitanți (câte unul pentru fiecare subsistem), fiecare întocmind o declarație de verificare „CE” pentru partea sa, incluzând interfețele. În acest caz, fiecare solicitant își asumă responsabilitatea pentru subsistemul relevant în conformitate cu domeniul de aplicare al declarației sale de verificare „CE”. Un producător sau o parte contractantă poate combina aceste două declarații într-o singură solicitare pentru un vehicul sau un proiect de rețea;
 - (b) producătorul sau partea contractantă pentru tipul de vehicul, vehiculul individual sau proiectul de rețea poate combina declarațiile de verificare „CE” pentru fiecare subsistem, astfel cum sunt descrise în anexa V

din Directiva 2008/57/CE, într-o singură declarație de verificare „CE” pentru tipul de vehicul, vehiculul individual sau proiectul de rețea respectiv. În acest caz, el declară pe propria răspundere că subsistemele care alcătuiesc tipul de vehicul, vehiculul individual sau proiectul de rețea în cauză au fost supuse procedurilor de verificare relevante și îndeplinesc cerințele legislației relevante din Uniunea Europeană, inclusiv orice norme naționale aplicabile și că vehiculul sau proiectul de rețea îndeplinește astfel cerințele legislației relevante a Uniunii Europene, inclusiv orice norme naționale aplicabile.

108. În vederea întocmirii unei declarații de verificare „CE”, STI relevante pot permite conformitatea parțială cu o STI doar dacă STI prevede că anumite funcții, performanțe și interfețe necesare pentru îndeplinirea cerințelor esențiale nu sunt obligatorii în anumite circumstanțe.
109. Solicitantul are dreptul de a solicita în mod formal autorității naționale de siguranță autorizarea punerii în funcțiune a subsistemului doar după colectarea tuturor dovezilor și declarațiilor anterioare. Totuși, se recomandă solicitanților, conform unei bune practici recunoscute, să comunice în mod informal cu autoritățile naționale de siguranță cât mai curând posibil, astfel încât procedura, cerințele, rolurile și responsabilitățile, domeniul de aplicare și limitele și condițiile de utilizare să fie clare și să nu existe dificultăți ulterioare.

GESTIONAREA MODIFICĂRILOR

110. În ceea ce privește aplicarea articolului 5 alineatul (2), a articolului 15 alineatul (3) și a articolului 20 din Directiva 2008/57/CE, orice modificare a unui subsistem structural existent trebuie analizată și clasificată doar într-una din următoarele categorii de modificări:
1. „Înlocuire în cadrul întreținerii” și alte modificări care nu introduc o abatere de la dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”. În acest caz nu este necesară verificarea din partea unui organism de evaluare, statul membru nu trebuie informat, iar declarația de verificare „CE” inițială rămâne valabilă și nemodificată.
 2. Modificări care introduc o abatere de la dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” care pot necesita noi controale (și, drept urmare, necesită verificare, conform modulelor de evaluare a conformității aplicabile), dar care nu influențează caracteristicile de proiectare de bază ale subsistemului. În acest caz, dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie actualizat, iar informațiile relevante trebuie puse la dispoziție, la cerere, de către autoritatea națională de siguranță.
 3. Reînnoirea sau modernizarea (mai exact, o înlocuire sau o modificare semnificativă care necesită informarea statului membru) care nu necesită o nouă autorizație de punere în funcțiune; modificările care includ o schimbare a caracteristicilor de proiectare de bază ale subsistemului sunt cuprinse în această categorie.
 4. Reînnoirea sau modernizarea (mai exact, o înlocuire sau o modificare semnificativă care necesită informarea statului membru) care necesită o nouă autorizație de punere în funcțiune.

Este de remarcat că deciziile adoptate de o parte contractantă sau de un producător cu privire la modificările unui subsistem pe baza celor patru categorii de mai sus trebuie să fie complet independente de decizia privind caracterul semnificativ al unei modificări a sistemului feroviar, în sensul MSC ER, pe care trebuie să o ia o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură care modifică partea sa din sistem. Deciziile implică actori diferiți, circumstanțe diferite și criterii decizionale diferite.

Categoriile 3 și 4 de mai sus introduc o abatere de la dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” cu impact asupra caracteristicilor de proiectare de bază ale subsistemului.

111. Pentru a asigura securitatea juridică și recunoașterea reciprocă, atât pentru subsistemele puse în funcțiune în conformitate cu Directiva 2008/57/CE, cât și pentru subsistemele puse în funcțiune mai devreme, STI trebuie să stipuleze criteriile pentru a stabili dacă o modificare influențează caracteristicile de proiectare de bază ale subsistemului și dacă aceasta se încadrează în categoria 3 sau 4. Până când STI pune la dispoziție aceste criterii, statele membre le pot specifica la nivel național.
112. Modificarea trebuie întotdeauna avută în vedere în raport cu subsistemul sau vehiculul la momentul autorizării. O acumulare de modificări minore poate avea drept rezultat o modificare majoră.

113. Producătorii sau părțile contractante trebuie să gestioneze modificările aduse subsistemelor structurale existente respectând următoarele principii:
- (a) pe baza recomandării 110, producătorul sau partea contractantă stabilește categoria de care aparține modificarea și decide dacă trebuie informate organismele de evaluare a conformității sau statul membru. În cazul modificărilor din categoriile 2-4 din recomandarea 110 care au drept rezultat o modificare a dosarului tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” sau care afectează valabilitatea verificărilor deja efectuate, producătorul sau partea contractantă, atunci când introduce o modificare, trebuie să evalueze necesitatea întocmirii unei noi declarații de verificare „CE” în conformitate cu criteriile definite la punctul 2 din anexa V la Directiva 2008/57/CE ⁽¹⁾. Pentru modificările din categoria 4, statul membru trebuie să decidă în ce măsură STI trebuie aplicate proiectului;
 - (b) în cazul în care STI impune utilizarea MSC ER pentru un anumit parametru, STI trebuie să specifice circumstanțele în care ar trebui efectuat testul privind caracterul semnificativ pentru parametrul respectiv;
 - (c) în mod similar, pentru parametri relevanți în vederea realizării integrării în condiții de siguranță ca parte a procesului de autorizare în conformitate cu recomandarea 40 de mai sus, ar trebui efectuat testul privind caracterul semnificativ pentru fiecare parametru, luându-se în considerare amploarea modificării în raport cu starea de funcționare nominală.
114. Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură sunt fiecare responsabili pentru partea lor din sistemul feroviar. În conformitate cu articolul 4 din Directiva 2004/49/CE, aceștia trebuie să își gestioneze partea lor din sistemul feroviar cu ajutorul unui sistem de management al siguranței. Sistemul de management al siguranței trebuie să utilizeze, dacă este cazul, MSC ER.
115. Atunci când o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură dă în folosință un vehicul sau un subsistem, aceasta (acesta) trebuie să folosească MSC ER începând cu evaluarea caracterului semnificativ al modificării aduse părții din sistemul feroviar pentru care este responsabil(ă). În cadrul acestui proces, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să țină cont de următoarele aspecte:
- (a) în ceea ce privește vehiculele sau subsistemele care urmează să fie (re)puse în folosință după modificare și, acolo unde este cazul, după autorizare: întreprinderea feroviară și administratorii de infrastructură trebuie să evalueze, folosind propriul SMS, dacă darea în folosință a vehiculului sau subsistemului reprezintă o modificare care este semnificativă pentru sistemul feroviar în ansamblul său;
 - (b) în ceea ce privește orice modificare a modului de operare a subsistemului sau vehiculului: întreprinderea feroviară și administratorii de infrastructură trebuie să evalueze dacă modificarea este semnificativă pentru propriul SMS și, în cazul în care este semnificativă, dacă SMS include verificarea tuturor riscurilor relevante sau dacă acesta trebuie adaptat;
 - (c) în ceea ce privește modificările aduse modului de întreținere a unui subsistem sau vehicul: întreprinderea feroviară și administratorii de infrastructură trebuie să evalueze, folosind propriul SMS, dacă modificarea este semnificativă și, în cazul în care este semnificativă, să se asigure că sistemele de întreținere ale ERI și SMS-ul întreprinderii feroviare și al administratorului de infrastructură sunt adaptate în mod corespunzător.
116. Autoritățile naționale de siguranță trebuie să supravegheze schimbările introduse în subsistemele aflate în funcțiune prin supravegherea autorizațiilor și certificatelor de siguranță ale administratorilor de infrastructură, respectiv ale întreprinderilor feroviare. În acest sens, autoritățile naționale de siguranță trebuie să urmărească aplicarea corectă a dispozițiilor de la literele (a), (b) și (c) din recomandarea 115.
117. Recomandarea 2011/217/UE se abrogă.
- Prezenta recomandare se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 5 decembrie 2014.

Pentru Comisie
Violeta BULC
Membru al Comisiei

⁽¹⁾ A se vedea propunerea separată de modificare a anexei V la Directiva 2008/57/CE

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO