

# Gazzetta ufficiale

## dell'Unione europea

L 13



Edizione  
in lingua italiana

### Legislazione

52° anno  
17 gennaio 2009

#### Sommario

#### I Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria

##### REGOLAMENTI

- Regolamento (CE) n. 28/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli .. 1
- ★ **Regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo <sup>(1)</sup> .. 3**
- ★ **Regolamento (CE) n. 30/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1032/2006 per quanto riguarda i requisiti dei sistemi automatici di scambio di dati di volo con funzioni di supporto per i servizi di collegamento dati <sup>(1)</sup> .. 20**
- Regolamento (CE) n. 31/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, relativo al rilascio dei titoli d'importazione di riso nell'ambito dei contingenti tariffari aperti dal regolamento (CE) n. 1529/2007 per il sottoperiodo di gennaio 2009 ..... 23
- Regolamento (CE) n. 32/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, relativo al rilascio di titoli di importazione per le domande presentate nel corso dei primi sette giorni del mese di gennaio 2009 nell'ambito del contingente tariffario aperto dal regolamento (CE) n. 1498/2007 per lo zucchero e le miscele di zucchero e cacao con origine cumulata ACP/PTOM o CE/PTOM ..... 25
- Regolamento (CE) n. 33/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, recante fissazione del coefficiente di attribuzione da applicare alle domande di titoli di importazione di olio d'oliva presentate dal 12 al 13 gennaio 2009 nell'ambito del contingente tariffario tunisino e recante sospensione del rilascio di titoli di importazione per il mese di gennaio 2009 ..... 26

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

Regolamento (CE) n. 34/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, relativo al rilascio di titoli di importazione per le domande presentate nel corso dei primi sette giorni del mese di gennaio 2009 nell'ambito dei contingenti tariffari aperti dal regolamento (CE) n. 616/2007 per le carni di pollame 27

Regolamento (CE) n. 35/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 27/2009 recante fissazione dei dazi all'importazione nel settore dei cereali applicabili a decorrere dal 16 gennaio 2009 ..... 29

---

II *Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria*

DECISIONI

**Commissione**

2009/38/CE:

★ **Decisione della Commissione, del 13 gennaio 2009, che modifica le decisioni 2001/881/CE e 2002/459/CE per quanto riguarda l'elenco dei posti d'ispezione frontaliere in Germania, Francia, Italia e Austria [notificata con il numero C(2008) 8995] <sup>(1)</sup> .....** 32

---

**Nota per il lettore** (vedi terza pagina di copertina)



---

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

## I

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (CE) N. 28/2009 DELLA COMMISSIONE

del 16 gennaio 2009

recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) <sup>(1)</sup>,

visto il regolamento (CE) n. 1580/2007 della Commissione, del 21 dicembre 2007, recante modalità di applicazione dei regolamenti (CE) n. 2200/96, (CE) n. 2201/96 e (CE) n. 1182/2007 nel settore degli ortofrutticoli <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 138, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

Il regolamento (CE) n. 1580/2007 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XV, parte A, del medesimo regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 138 del regolamento (CE) n. 1580/2007 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 gennaio 2009.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2009.

*Per la Commissione*

Jean-Luc DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e  
dello sviluppo rurale*

<sup>(1)</sup> GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 350 del 31.12.2007, pag. 1.

## ALLEGATO

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

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	IL	147,8
	JO	75,8
	MA	43,7
	TN	134,4
	TR	99,0
	ZZ	100,1
0707 00 05	JO	155,5
	MA	110,5
	TR	153,1
	ZZ	139,7
0709 90 70	MA	147,0
	TR	129,2
	ZZ	138,1
0805 10 20	EG	44,4
	IL	56,2
	MA	61,8
	TN	49,5
	TR	69,8
	ZZ	56,3
0805 20 10	MA	86,2
	TR	58,0
	ZZ	72,1
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	63,2
	EG	96,8
	IL	55,0
	JM	94,4
	TR	67,7
	ZZ	75,4
0805 50 10	MA	67,1
	TR	65,6
	ZZ	66,4
0808 10 80	CA	87,4
	CN	72,5
	MK	34,7
	TR	67,5
	US	110,1
	ZZ	74,4
0808 20 50	CN	62,1
	KR	148,7
	TR	97,0
	US	110,9
	ZZ	104,7

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 1833/2006 della Commissione (GU L 354 del 14.12.2006, pag. 19). Il codice «ZZ» rappresenta le «altre origini».

**REGOLAMENTO (CE) N. 29/2009 DELLA COMMISSIONE****del 16 gennaio 2009****che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

- (4) Il presente regolamento non riguarda le operazioni e l'addestramento militari di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004.

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

- (5) L'introduzione rapida di servizi di collegamento dati per integrare le comunicazioni vocali tra piloti e controllori di volo nella fase in rotta è prevista dal Grande piano europeo per la gestione del traffico aereo (il Master Plan ATM), scaturito dalla fase di definizione del progetto SESAR, basato sul regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) <sup>(3)</sup>.

visto il regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità») <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 3, paragrafo 1,visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

- (6) I servizi di collegamento dati devono essere introdotti in segmenti continui e omogenei dello spazio aereo del cielo unico europeo, a cominciare dallo spazio aereo superiore ad alta densità. Data l'importanza dei servizi di collegamento dati per l'ulteriore sviluppo della rete europea di gestione del traffico aereo (di seguito «EATMN»), è opportuno estenderne ulteriormente l'impiego a una parte preponderante dello spazio aereo del cielo unico europeo, quale definito all'articolo 1, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») <sup>(4)</sup>.

considerando quanto segue:

- (1) L'aumento constatato e atteso del traffico aereo in Europa impone un corrispondente potenziamento delle capacità di controllo, con conseguente necessità di miglioramenti operativi, in particolare per quanto riguarda l'efficienza delle comunicazioni tra controllori di volo e piloti. I canali utilizzati per le comunicazioni vocali sono sempre più congestionati e dovrebbero essere integrati da comunicazioni bordo-terra che utilizzano servizi di collegamento dati.

- (2) Una serie di studi e prove effettuati nell'ambito della Comunità e di Eurocontrol hanno confermato che i servizi di collegamento dati garantiscono la fornitura di capacità supplementari di controllo del traffico aereo. I servizi in parola devono essere introdotti in modo coordinato al fine di ottimizzarne i potenziali benefici.

- (3) In applicazione dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004, a Eurocontrol è stato affidato il mandato di definire requisiti per l'introduzione coordinata di servizi di collegamento dati. Il presente regolamento si basa sulla relazione del 19 ottobre 2007 concernente il suddetto mandato.

- (7) L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (di seguito «ICAO») e l'Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile (di seguito «Eurocae») hanno definito una serie significativa di servizi di collegamento dati. Di tali servizi soltanto quelli sufficientemente convalidati devono essere oggetto di introduzione obbligatoria sulla base delle norme definite dalle citate organizzazioni.

- (8) L'aumento della capacità di traffico aereo consentito dai servizi di collegamento dati dipende dalla percentuale di voli operati mediante apparecchiature per il collegamento dati. Per realizzare un aumento sufficiente della capacità è opportuno che una percentuale significativa di voli, non inferiore al 75 %, ne sia equipaggiata.

<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

<sup>(2)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

- (9) Gli operatori devono disporre di un preavviso sufficiente per dotare i loro aeromobili delle nuove apparecchiature, sia nel caso di aeromobili nuovi che della flotta esistente. Di questa esigenza si dovrà tener conto al momento di stabilire le date per l'introduzione obbligatoria di tali apparecchiature.
- (10) Una serie di aeromobili, soprattutto quelli destinati alle rotte oceaniche di lungo raggio, sono già equipaggiati con apparecchiature per il collegamento dati che utilizzano norme note come «Sistemi di navigazione aerea futuri» («Future Air Navigation Systems» — FANS) 1/A. Non sarebbe pertanto economicamente giustificato imporre agli operatori di equipaggiare tali aeromobili con altre apparecchiature per il collegamento dati al fine di conformarsi alle disposizioni del presente regolamento. Occorre tuttavia assicurare nel lungo termine la convergenza tra le soluzioni tecniche utilizzate per le operazioni transoceaniche e quelle definite dal presente regolamento. È quindi opportuno fissare un termine che tenga conto di questo aspetto.
- (11) Le condizioni per autorizzare l'operatività di un aeromobile, le cui apparecchiature per il collegamento dati siano temporaneamente non operative, devono essere indicate nella lista degli equipaggiamenti minimi di cui all'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile <sup>(1)</sup> e al regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE <sup>(2)</sup>, nonché dalle sue norme di attuazione.
- (12) Devono essere individuati i criteri in base ai quali concedere eventuali deroghe, con particolare riguardo alle considerazioni economiche e ai vincoli tecnici ineludibili, al fine di consentire agli operatori, in via eccezionale, di non equipaggiare determinati tipi di aeromobili con apparecchiature per il collegamento dati.
- (13) Gli aeromobili di Stato da trasporto rappresentano la principale categoria di aeromobili di Stato operanti come traffico aereo generale nello spazio aereo in cui si applica il presente regolamento. Qualora gli Stati membri decidano di dotare gli aeromobili nuovi, adibiti a tali servizi, di apparecchiature di collegamento dati basate su norme che non sono specifiche dei requisiti operativi militari, essi saranno tenuti ad adottare soluzioni tecniche conformi alle disposizioni del presente regolamento.
- (14) L'applicazione uniforme di procedure specifiche relative all'impiego del collegamento dati è essenziale per conseguire l'interoperabilità e l'operatività senza discontinuità.
- (15) L'ICAO ha definito applicazioni normalizzate bordo-terra per la gestione di contesto («Context Management», di seguito «CM») e per le comunicazioni in collegamento dati tra piloti e controllori di volo («Controller-pilot data link communications», di seguito «CPDLC») finalizzate all'introduzione di servizi di collegamento dati. I fornitori di servizi del traffico aereo e gli operatori devono sostenere tali applicazioni e utilizzare un messaggio comune normalizzato per assicurare l'applicazione interoperabile end-to-end dei servizi di collegamento dati.
- (16) Per lo scambio di dati tra applicazioni bordo-terra possono essere utilizzati diversi protocolli di comunicazione. È tuttavia opportuno stabilire una serie comune di protocolli, quantomeno a terra, per garantire ovunque l'interoperabilità nello spazio aereo cui si applica il presente regolamento. Attualmente le uniche soluzioni convalidate per un'applicazione armonizzata sono i protocolli definiti dall'ICAO e basati sulla rete di telecomunicazioni aeronautiche (Aeronautical Telecommunication Network, di seguito «ATN») e il collegamento digitale ad altissima frequenza in modo 2 (di seguito «VDL 2»). Occorre pertanto disporre che gli Stati membri garantiscano la disponibilità di tale soluzione.
- (17) È in corso una modifica delle procedure regionali supplementari dell'ICAO applicabili in Europa, al fine di consentire l'imbarco obbligatorio di componenti per il collegamento dati nello spazio aereo di alcuni Stati membri.
- (18) Agli operatori ed organizzazioni che forniscono servizi di comunicazione per lo scambio di dati tra applicazioni bordo-terra deve essere data la possibilità di utilizzare protocolli differenti dall'ATN/VLD 2. È necessario, tuttavia, che tali protocolli siano conformi a requisiti idonei a garantire il mantenimento dell'interoperabilità continua tra gli enti dei servizi del traffico aereo e l'aeromobile.
- (19) I fornitori di servizi del traffico aereo (di seguito «ATS») possono scegliere di affidarsi ad altre organizzazioni per la fornitura di servizi di comunicazione bordo-terra in collegamento dati. Per garantire la sicurezza e l'efficienza adeguate di tali servizi è opportuno che in questi casi le parti interessate stipulino tra loro accordi sul livello dei servizi.
- (20) Al fine di garantire l'interoperabilità end-to-end dei servizi di collegamento dati, gli enti ATS, che dispongono di apparecchiature per il collegamento dati, devono essere in grado di stabilire comunicazioni in collegamento dati a prescindere dagli accordi stipulati tra gli operatori e i fornitori di ATS per garantire la disponibilità di servizi di comunicazione bordo-terra. Occorre pertanto adottare misure adeguate a tal fine.

<sup>(1)</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

<sup>(2)</sup> GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

- (21) Le informazioni circa la disponibilità a bordo di apparecchiature per il collegamento dati devono essere inserite nel piano di volo, elaborate e trasmesse tra gli enti ATS. Occorre, inoltre, che siano elaborati e trasmessi tra gli enti ATS anche i dati di identificazione che consentono l'uso di applicazioni di collegamento dati bordo-terra e la possibilità che l'ente ATS successivo inizi lo scambio di dati con l'aeromobile.
- (22) È necessario che i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli altri enti che forniscono servizi di collegamento dati terra-bordo adottino misure atte a garantire un livello di sicurezza adeguato per lo scambio di informazioni.
- (23) I fornitori di ATS devono effettuare un controllo periodico della qualità dei servizi di comunicazione in collegamento dati bordo-terra.
- (24) Occorre utilizzare un piano operativo comune per identificare con certezza tutte le stazioni bordo-terra interessate dagli scambi in collegamento dati.
- (25) Per mantenere o migliorare i livelli di sicurezza attuali delle operazioni, occorre imporre agli Stati membri di garantire che le parti interessate effettuino una valutazione della sicurezza che comprenda l'individuazione dei pericoli e la valutazione e la riduzione dei rischi.
- (26) A norma dell'articolo 3, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 552/2004, le norme di attuazione per l'interoperabilità dovranno descrivere le procedure specifiche per la valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti, nonché per la verifica dei sistemi.
- (27) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti per l'introduzione coordinata di servizi di collegamento dati basati sulla trasmissione di dati bordo-terra da punto a punto, quali definiti all'articolo 2, punto 5.

2. Esso si applica:

- ai sistemi di elaborazione dei dati di volo, ai loro componenti e alle relative procedure e ai sistemi di interfaccia uomo-macchina, ai loro componenti e alle relative procedure utilizzati dagli enti di controllo del traffico aereo che forniscono servizi al traffico aereo generale;
- ai sistemi di interfaccia uomo-macchina a bordo degli aeromobili, ai loro componenti e alle relative procedure;
- ai sistemi di comunicazione bordo-terra, ai loro componenti e alle relative procedure.

3. Il presente regolamento si applica a tutti i voli effettuati come traffico aereo generale conformemente alle regole di volo strumentale all'interno dello spazio aereo al di sopra di FL 285 quale definito all'allegato I, parte A.

Il presente regolamento si applica inoltre a decorrere dal 5 febbraio 2015 a tutti i voli effettuati come traffico aereo generale conformemente alle regole di volo strumentale all'interno dello spazio aereo al di sopra di FL 285 quale definito all'allegato I, parte B.

4. Il presente regolamento si applica a tutti i fornitori di servizi del traffico aereo (di seguito «fornitori di ATS») che forniscono servizi al traffico aereo generale all'interno dello spazio aereo di cui al paragrafo 3 e in conformità delle pertinenti date di applicazione.

#### Articolo 2

##### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 549/2004.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- «servizio di collegamento dati»: una serie di transazioni di gestione del traffico aereo tra loro correlate che si avvalgono di comunicazioni bordo-terra in collegamento dati, che hanno un obiettivo operativo ben definito e che iniziano e concludono un evento operativo;
- «operatore»: la persona, l'organizzazione o l'impresa che effettua o che offre di effettuare operazioni di trasporto aereo;
- «ente dei servizi del traffico aereo» (di seguito «ente ATS»), un ente, civile o militare, responsabile della fornitura di servizi del traffico aereo;

- 4) «accordo sul livello dei servizi»: la parte di un contratto di servizio tra organizzazioni nella quale è concordato un determinato livello di servizio, in particolare per quanto attiene alla qualità e all'efficacia del servizio di comunicazione dati;
- 5) «comunicazione di dati bordo-terra da punto a punto»: la comunicazione bidirezionale tra un aeromobile e un ente di comunicazione a terra che si basa su una serie di funzioni ripartite per ottenere:
- a) la trasmissione e la ricezione di trame di bit in entrata (uplink) e uscita (downlink) su un collegamento dati mobile tra i sistemi di comunicazione a terra e quelli dell'aeromobile;
- b) la trasmissione e la ricezione di unità di dati tra i sistemi di terra e dell'aeromobile che alloggiavano le applicazioni bordo-terra, con:
- i) il collegamento di unità di dati mediante canali di comunicazione a terra e collegamenti di dati mobili;
- ii) i meccanismi cooperativi delle due estremità per il trasporto di unità di dati;
- 6) «aeromobile di Stato»: qualsiasi aeromobile utilizzato dall'esercito, dai servizi di dogana e dalla polizia;
- 7) «aeromobile di Stato di tipo trasporto»: un aeromobile di Stato ad ala fissa progettato per il trasporto di persone e/o di merci;
- 8) «applicazione bordo-terra»: una serie di funzioni cooperative bordo-terra di supporto alla fornitura di servizi del traffico aereo;
- 9) «comunicazione end-to-end»: il trasferimento di informazioni tra applicazioni bordo-terra da pari a pari;
- 10) «comunicazione bordo-terra»: la comunicazione bidirezionale tra i sistemi di comunicazione di terra e quelli dell'aeromobile;
- 11) «politica di sicurezza»: una serie di obiettivi, norme di comportamento per utenti e amministratori, nonché requisiti per la configurazione e la gestione di sistema che, collettivamente, sono finalizzati a proteggere i sistemi e le risorse di comunicazione connesse con la fornitura di servizi di collegamento dati contro atti di interferenza illegale;
- 12) «informazioni di identificazione»: informazioni relative all'indirizzo del sistema o della rete di un ente che partecipa alla comunicazione in collegamento dati bordo-terra e che consentono di determinare con certezza l'ubicazione di tale ente;
- 13) «sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo» (di seguito «IFPS»): un sistema che fa parte della rete europea di gestione del traffico aereo, mediante il quale viene fornito un servizio centralizzato di elaborazione e diffusione dei piani di volo, che si occupa di ricevere, convalidare e distribuire i piani di volo all'interno dello spazio aereo di cui al presente regolamento;
- 14) «non operativo», in riferimento a un componente di un aeromobile: un componente che non effettua le funzioni cui è destinato o che non funziona come previsto nell'ambito dei suoi limiti operativi o tolleranze.

### Articolo 3

#### Servizi di collegamento dati

1. I fornitori di ATS garantiscono che gli enti ATS che forniscono servizi di traffico aereo all'interno dello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3, abbiano la capacità di fornire e utilizzare i servizi di collegamento dati di cui all'allegato II.

2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo, gli operatori garantiscono che gli aeromobili che effettuano i voli di cui all'articolo 1, paragrafo 3, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta il 1° gennaio 2011 a mandata successiva, siano in grado di utilizzare i servizi di collegamento dati definiti nell'allegato II.

3. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo, gli operatori garantiscono che gli aeromobili che effettuano i voli di cui all'articolo 1, paragrafo 3, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 2011, siano in grado di utilizzare i servizi di collegamento dati definiti nell'allegato II a decorrere dal 5 febbraio 2015.

4. I paragrafi 2 e 3 non si applicano:
- a) agli aeromobili con un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 2014 e muniti di apparecchiature per il collegamento dati certificate sulla base dei requisiti di uno dei documenti Eurocae di cui all'allegato III, punto 10;
  - b) agli aeromobili con un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 1998 e che cesseranno le operazioni nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3 entro il 31 dicembre 2017;
  - c) agli aeromobili di Stato;
  - d) agli aeromobili che volano nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3 per motivi di prova, consegna o manutenzione o con componenti per il collegamento dati temporaneamente non operativi nelle condizioni specificate nella lista degli equipaggiamenti minimi di cui all'allegato III, punto 1 del presente regolamento e al regolamento (CE) n. 216/2008 e relative norme di attuazione.
5. Gli Stati membri che decidono di equipaggiare i nuovi aeromobili di Stato di tipo trasporto, entranti in servizio dal 1° gennaio 2014, con apparecchiature per il collegamento dati basate su norme non specifiche dei requisiti operativi militari, assicurano che tali aeromobili siano in grado di utilizzare i servizi di collegamento dati definiti nell'allegato II.

#### Articolo 4

##### Procedure correlate

I fornitori di ATS che forniscono servizi del traffico aereo, e gli operatori che utilizzano servizi del traffico aereo mediante i servizi di collegamento dati di cui all'allegato II, applicano procedure comuni normalizzate conformi alle pertinenti disposizioni dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (di seguito, «ICAO») per:

- 1) l'istituzione di comunicazioni in collegamento dati controllore di volo-pilota (di seguito «CPDLC»);
- 2) lo scambio di messaggi operativi in CPDLC;
- 3) il trasferimento di CPDLC;
- 4) la sospensione temporanea dell'uso di richieste del pilota in CPDLC;

- 5) l'interruzione o l'arresto delle CPDLC;
- 6) la classificazione dei piani di volo in relazione alle informazioni riguardanti le capacità di collegamento dati.

#### Articolo 5

##### Obblighi dei fornitori di ATS per quanto riguarda le comunicazioni in collegamento dati

1. I fornitori di ATS garantiscono che i sistemi di terra di cui all'articolo 1, paragrafo 2 e i loro componenti siano in grado di operare con le applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3.
2. I fornitori di ATS garantiscono che i sistemi di terra di cui all'articolo 1, paragrafo 2 e i loro componenti siano compatibili con le comunicazioni end-to-end, conformemente ai requisiti di cui all'allegato IV, parte A per lo scambio di dati con le applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3.
3. I fornitori di ATS che si affidano ad altre organizzazioni per la fornitura di servizi di comunicazioni per lo scambio di dati con aeromobili per le applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3, garantiscono che detti servizi siano forniti in conformità con i termini e le condizioni di un accordo sul livello dei servizi che includa in particolare:
  - a) la descrizione dei servizi di comunicazione conformemente ai requisiti dei servizi di collegamento dati di cui all'allegato II;
  - b) la descrizione della politica di sicurezza attuata per garantire lo scambio di dati delle applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3;
  - c) i pertinenti materiali da fornire per il controllo della qualità del servizio e dell'efficacia dei servizi di comunicazione.
4. I fornitori di ATS adottano le misure opportune per garantire che possano essere effettuati scambi di dati con gli aeromobili che volano nello spazio aereo di loro competenza e aventi una capacità di collegamento dati conforme alle disposizioni del presente regolamento, tenendo in debito conto eventuali limiti di copertura inerenti alla tecnologia di comunicazione utilizzata.

5. I fornitori di ATS inseriscono nei loro sistemi di elaborazione dei dati di volo le procedure di trasmissione dell'identificazione e della notifica del punto autorizzato di contatto successivo tra enti ATC, conformemente al regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione <sup>(1)</sup>, per quanto riguarda i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo che garantiscono servizi di collegamento dati.

6. I fornitori di ATS verificano la qualità dei servizi di comunicazione e la loro conformità con il livello di efficacia richiesto per l'ambiente operativo di loro pertinenza.

#### Articolo 6

##### **Obblighi degli operatori per quanto riguarda le comunicazioni in collegamento dati**

1. Gli operatori garantiscono che i sistemi di bordo di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), e i loro componenti installati a bordo degli aeromobili di cui all'articolo 3, paragrafi 2 e 3 siano in grado di operare con le applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3.

2. Gli operatori garantiscono che i sistemi di bordo di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), e i loro componenti installati a bordo degli aeromobili di cui all'articolo 3, paragrafi 2 e 3 siano compatibili con le comunicazioni end-to-end, conformemente ai requisiti di cui all'allegato IV, parte A per lo scambio di dati con le apparecchiature bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3.

3. Gli operatori garantiscono che i sistemi di bordo di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), e i loro componenti installati a bordo degli aeromobili di cui all'articolo 3, paragrafi 2 e 3 siano compatibili con le comunicazioni bordo-terra, conformemente ai requisiti di cui all'allegato IV, parte B o C per lo scambio di dati con le apparecchiature bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3.

4. Gli operatori di cui al paragrafo 3 adottano le misure opportune per garantire che possano essere effettuati scambi di dati tra i loro aeromobili dotati di apparecchiature per il collegamento dati e tutti gli enti ATS che potrebbero effettuare il controllo dei voli che essi operano nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3, tenendo in debito conto eventuali limiti di copertura inerenti alla tecnologia di comunicazione utilizzata.

#### Articolo 7

##### **Obblighi generali degli Stati membri per quanto riguarda le comunicazioni in collegamento dati**

1. Gli Stati membri che hanno designato i fornitori di ATS nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3, garantiscono

che gli operatori i cui aeromobili volano nello spazio aereo di competenza di tali fornitori dispongano di servizi di comunicazione bordo-terra che applicano i requisiti di cui all'allegato IV, parte B per lo scambio di dati con le apparecchiature bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3, tenendo in debito conto eventuali limiti di copertura inerenti alla tecnologia di comunicazione utilizzata.

2. Gli Stati membri garantiscono che i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli altri enti che forniscono servizi di collegamento dati bordo-terra adottino una adeguata politica di sicurezza per lo scambio di dati nell'ambito dei servizi di collegamento dati di cui all'allegato II, applicando in particolare norme di sicurezza comuni per tutelare le risorse fisiche distribuite per effettuare lo scambio dei dati in questione.

3. Gli Stati membri garantiscono l'applicazione di procedure armonizzate per la gestione delle informazioni di identificazione al fine di identificare senza ambiguità i sistemi di comunicazione a terra e a bordo che consentono lo scambio di dati con le applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3.

#### Articolo 8

##### **Comunicazione in collegamento dati per gli aeromobili di Stato di tipo trasporto**

1. Gli Stati membri garantiscono che i sistemi di bordo di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), e i loro componenti installati a bordo degli aeromobili di Stato di tipo trasporto, di cui all'articolo 3, paragrafo 5, siano in grado di operare con le applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3.

2. Gli Stati membri garantiscono che i sistemi di bordo di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), e i loro componenti installati a bordo degli aeromobili di Stato di tipo trasporto di cui all'articolo 3, paragrafo 5, siano compatibili con le comunicazioni end-to-end, conformemente ai requisiti di cui all'allegato IV, parte A per lo scambio di dati con le applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3.

3. Gli Stati membri garantiscono che i sistemi di bordo di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), e i loro componenti installati a bordo degli aeromobili di Stato di tipo trasporto di cui all'articolo 3, paragrafo 5, siano compatibili con le comunicazioni bordo-terra, conformemente ai requisiti di cui all'allegato IV, parte B o C per lo scambio di dati con le applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3.

<sup>(1)</sup> GU L 186 del 7.7.2006, pag. 27.

*Articolo 9***Obblighi dei fornitori di servizi di navigazione aerea e di altri enti per quanto riguarda le comunicazioni in collegamento dati**

I fornitori di servizi di navigazione aerea e gli altri enti che forniscono servizi di comunicazione per lo scambio di dati mediante le apparecchiature bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3, garantiscono che i sistemi di terra di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), utilizzino comunicazioni bordo-terra conformi ai requisiti di cui all'allegato IV, parte B o C.

*Articolo 10***Requisiti di sicurezza**

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che qualsiasi modifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, ovvero l'introduzione di nuovi sistemi, siano precedute da una valutazione di sicurezza che comprenda l'individuazione dei pericoli e la valutazione e la riduzione dei rischi, eseguita dalle parti interessate.

*Articolo 11***Conformità o idoneità all'uso dei componenti**

Prima di rilasciare una dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 552/2004, i produttori dei componenti dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2 del presente regolamento, o i loro rappresentanti autorizzati stabiliti nella Comunità, valutano la conformità o l'idoneità all'uso di tali componenti, conformemente ai requisiti fissati nell'allegato V.

Tuttavia, le procedure di certificazione dell'aeronavigabilità conformi al regolamento (CE) n. 216/2008, ove applicate ai componenti di bordo dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettere b) e c), del presente regolamento, sono considerate procedure accettabili per la valutazione della conformità di tali componenti se comprendono la dimostrazione della conformità alle disposizioni in materia di interoperabilità, di prestazioni e di sicurezza di cui al presente regolamento.

*Articolo 12***Verifica dei sistemi**

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea che dimostrano, o che hanno dimostrato, di rispettare le condizioni fissate nell'allegato VI, effettuano una verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettere a) e c), conformemente ai requisiti fissati nell'allegato VII, parte A.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea che non possono dimostrare di rispettare le condizioni fissate nell'allegato VI af-

fidano in appalto a un organismo notificato la verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettere a) e c). Tale verifica è effettuata in conformità ai requisiti di cui all'allegato VII, parte B.

*Articolo 13***Requisiti supplementari**

1. I fornitori di ATS garantiscono che gli scambi di dati bordo-terra delle applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3, siano registrati conformemente alle norme ICAO specificate all'allegato III, punti 6, 7 e 8 se applicabili alla funzione di registrazione a terra delle comunicazioni in collegamento dati.

2. Il documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 9 è considerato una prova di conformità sufficiente in relazione ai requisiti di registrazione degli scambi di dati bordo-terra di cui al paragrafo 1 e definiti nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 6, 7 e 8.

3. I fornitori di ATS:

a) elaborano e conservano manuali operativi che contengono le istruzioni e le informazioni necessarie per permettere al loro personale interessato di applicare le disposizioni del presente regolamento;

b) provvedono affinché i manuali di cui alla lettera a), siano accessibili e continuamente aggiornati e affinché il loro aggiornamento e la loro distribuzione siano sottoposti a un'adeguata gestione della qualità e della configurazione della documentazione;

c) assicurano che i metodi di lavoro e le procedure operative siano conformi al presente regolamento.

4. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che il servizio centralizzato di elaborazione e diffusione dei piani di volo:

a) elabori e conservi manuali operativi che contengono le istruzioni e le informazioni necessarie per permettere al loro personale interessato di applicare le disposizioni del presente regolamento;

b) provveda affinché i manuali di cui alla lettera a), siano accessibili e continuamente aggiornati e affinché il loro aggiornamento e la loro distribuzione siano sottoposti a un'adeguata gestione della qualità e della configurazione della documentazione;

c) si assicuri che i metodi di lavoro e le procedure operative siano conformi al presente regolamento.

5. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché tutto il personale interessato sia debitamente a conoscenza delle pertinenti disposizioni del presente regolamento e sia adeguatamente formato per le mansioni che deve svolgere.

6. Gli operatori adottano i provvedimenti necessari affinché il personale responsabile del funzionamento delle apparecchiature per il collegamento dati sia debitamente a conoscenza delle disposizioni del presente regolamento, sia adeguatamente formato per le mansioni che deve svolgere e, se possibile, affinché siano disponibili a bordo le istruzioni per l'uso delle apparecchiature per il collegamento dati.

7. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari affinché il personale responsabile del funzionamento dell'IFPS che prende parte alla pianificazione dei voli sia debitamente a conoscenza delle disposizioni del presente regolamento e sia adeguatamente formato per le mansioni che deve svolgere.

8. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni relative all'uso dei servizi di collegamento dati siano pubblicate nelle riviste nazionali di informazione aeronautica.

#### Articolo 14

##### **Deroghe**

1. Se per motivi particolari, accertati sulla base dei criteri di cui al paragrafo 3, aeromobili di tipo specifico non possono

soddisfare i requisiti del presente regolamento, gli Stati membri interessati comunicano alla Commissione entro il 31 dicembre 2012 informazioni dettagliate per giustificare la necessità di concedere una deroga per detti aeromobili.

2. La Commissione esamina le richieste di deroga di cui al paragrafo 1 e, sentite le parti in causa, adotta una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004.

3. I criteri di cui al paragrafo 1 sono:

- a) tipi di aeromobile arrivati alla fine del ciclo di produzione e prodotti in numero limitato; e
- b) tipi di aeromobile di concezione obsoleta per i quali i costi di riprogettazione necessari sarebbero sproporzionati.

#### Articolo 15

##### **Entrata in vigore e applicazione**

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

Esso si applica a decorrere dal 7 febbraio 2013.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2009.

Per la Commissione  
Antonio TAJANI  
Vicepresidente

## ALLEGATO I

**Spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3**

## PARTE A

Lo spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), include lo spazio aereo al di sopra di FL 285 nell'ambito delle seguenti regioni di informazione di volo (FIR) e regioni superiori di informazione di volo (UIR):

- Amsterdam FIR,
- Wien FIR,
- Barcelona UIR,
- Brindisi UIR,
- Brussels UIR,
- Canarias UIR,
- France UIR,
- Hannover UIR,
- Lisboa UIR,
- London UIR,
- Madrid UIR,
- Milano UIR,
- Rhein UIR,
- Roma UIR,
- Scottish UIR,
- Shannon UIR.

## PARTE B

Lo spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), include lo spazio aereo al di sopra di FL 285, definito nella parte A, oltre alle regioni di informazione di volo (FIR) e regioni superiori di informazione di volo (UIR) seguenti:

- Bratislava FIR,
  - Bucuresti FIR,
  - Budapest FIR,
  - Kobenhavn FIR,
  - Ljubljana FIR,
  - Nicosia FIR,
  - Praha FIR,
  - Sofia FIR,
  - Warszawa FIR,
  - Finland UIR a sud di 61°30',
  - Hellas UIR,
  - Malta UIR,
  - Riga UIR,
  - Sweden UIR a sud di 61°30',
  - Tallinn UIR,
  - Vilnius UIR.
-

## ALLEGATO II

**Definizione dei servizi di collegamento dati di cui agli articoli 3, 4, 5 e 7 e all'allegato IV****1. Definizione della capacità di iniziare comunicazioni in collegamento dati (DLIC)**

Il servizio DLIC consente lo scambio delle informazioni necessarie per l'istituzione di comunicazioni in collegamento dati tra i sistemi di comunicazione in collegamento dati a terra e quelli dell'aeromobile.

Il servizio DLIC deve essere disponibile per consentire:

- l'associazione chiara e univoca dei dati di volo dell'aeromobile con i dati del piano di volo utilizzati da un ente ATS,
- lo scambio di informazioni sul tipo e la versione dell'applicazione bordo-terra consentita dal servizio, e
- la trasmissione delle informazioni di identificazione all'ente che alloggia l'applicazione.

Gli scambi tra i sistemi di collegamento dati di bordo e di terra per l'esecuzione di un servizio DLIC devono essere conformi:

- ai metodi operativi, ai diagrammi di sequenza temporale e ai messaggi per l'avvio di un servizio DLIC e alle funzioni DLIC di contatto di cui al punto 4.1 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11,
- ai requisiti di sicurezza di cui al punto 4.2.2 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11,
- ai requisiti di prestazione di cui al punto 4.3.2 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11.

**2. Definizione di servizio ATC di gestione delle comunicazioni (ACM)**

Il servizio ACM fornisce assistenza automatica agli equipaggi degli aeromobili e ai controllori del traffico aereo per effettuare il trasferimento di comunicazioni ATC (voce e dati) comprendente:

- l'istituzione iniziale delle CPDLC con un ente ATS,
- il trasferimento delle CPDLC e delle comunicazioni vocali relative a un volo da un ente ATS al successivo ente ATS o l'istruzione di cambiare canale vocale all'interno di un ente o settore ATS,
- la normale interruzione delle CPDLC con un ente ATS.

Gli scambi tra i sistemi di collegamento dati di bordo e di terra per l'esecuzione di un servizio ACM devono essere conformi:

- ai metodi operativi e ai diagrammi di sequenza temporale di cui ai punti da 5.1.1.1.1 a 5.1.1.1.7 e 5.1.1.2 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11,
- ai requisiti di sicurezza di cui al punto 5.1.2.3 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11, esclusi i requisiti relativi all'autorizzazione per fase successiva,
- ai requisiti di prestazione per la fase in rotta di cui al punto 5.1.3.2 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11.

**3. Definizione del servizio di autorizzazione e informazione ATC (ACL)**

Il servizio ACL garantisce agli equipaggi degli aeromobili e ai controllori del traffico aereo la capacità di effettuare scambi operativi, tra cui:

- richieste e rapporti dagli equipaggi degli aeromobili ai controllori del traffico aereo,
- autorizzazioni, istruzioni e notifiche dai controllori del traffico aereo agli equipaggi degli aeromobili.

Gli scambi tra i sistemi di collegamento dati di bordo e di terra per l'esecuzione di un servizio ACL devono essere conformi:

- ai metodi operativi e ai diagrammi di sequenza temporale di cui ai punti da 5.2.1.1.1 a 5.2.1.1.4 e 5.2.1.2 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11,

- a un sottoinsieme comune di elementi dei messaggi di cui al punto 5.2.1.1.5, del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11, quale opportuno per l'ambiente operativo in rotta,
- ai requisiti di sicurezza di cui al punto 5.2.2.3 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11,
- ai requisiti di prestazione per la fase in rotta di cui al punto 5.2.3.2 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11.

4. *Definizione di servizio ATC di verifica di microfono (AMC)*

Il servizio AMC garantisce ai controllori del traffico aereo la capacità di inviare un'istruzione contemporaneamente a diversi aeromobili muniti di apparecchiature per il collegamento dati, per chiedere agli equipaggi di verificare che le apparecchiature di comunicazione vocale non blocchino un determinato canale vocale.

L'istruzione è trasmessa esclusivamente agli aeromobili sintonizzati sulla frequenza bloccata.

Gli scambi tra i sistemi di collegamento dati di bordo e di terra per l'esecuzione di un servizio AMC devono essere conformi:

- ai metodi operativi e ai diagrammi di sequenza temporale di cui ai punti 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 e 5.3.1.2 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11,
  - ai requisiti di sicurezza di cui al punto 5.3.2.3 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11,
  - ai requisiti di prestazione di cui al punto 5.3.3.2 del documento Eurocae di cui all'allegato III, punto 11.
-

## ALLEGATO III

**Disposizioni dell'ICAO di cui agli articoli 3, 5, 6, 7, 8, 9 e 13 e all'allegato IV****Documenti Eurocae di cui agli articoli 3 e 13 e all'allegato II**

1. Sottoparte B, norma OPS 1 030, dell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91.
  2. Capitolo 3 – Aeronautical Telecommunication Network, sezione 3.5.1.1 «Context Management» (CM) punti a) e b) dell'allegato 10 dell'ICAO – Aeronautical Telecommunications – Volume III, parte I (Digital Data Communication Systems) [Prima edizione luglio 1995 contenente l'emendamento 81 (23.11.2006)].
  3. Capitolo 3 – Aeronautical Telecommunication Network, sezione 3.5.2.2 «Controller-Pilot Data Link Communications» (CPDLC) punti a) e b) dell'allegato 10 dell'ICAO – Aeronautical Telecommunications – Volume III, parte I (Digital Data Communication Systems) [Prima edizione luglio 1995 contenente l'emendamento 81 (23.11.2006)].
  4. Capitolo 3 – Aeronautical Telecommunication Network, sezioni 3.3, 3.4 e 3.6 dell'allegato 10 dell'ICAO – Aeronautical Telecommunications – Volume III, parte I (Digital Data Communication Systems) [Prima edizione luglio 1995 contenente l'emendamento 81 (23.11.2006)].
  5. Capitolo 6 – VHF air-ground digital link (VDL) dell'allegato 10 dell'ICAO – Aeronautical Telecommunications – Volume III, parte I (Digital Data Communication Systems) [Prima edizione luglio 1995 contenente l'emendamento 81 (23.11.2006)].
  6. Capitolo 3 – General procedures for the international aeronautical telecommunication service, sezione 3.5.1.5 dell'allegato 10 dell'ICAO – Aeronautical Telecommunications – Volume II, (Communication Procedures) [Sesta edizione ottobre 2001 contenente l'emendamento 81 (23.11.2006)].
  7. Capitolo 2 – General – sezioni 2.25.3 dell'allegato 11 dell'ICAO – Air Traffic Services [Tredicesima edizione luglio 2001 contenente l'emendamento 45 (16.7.2007)].
  8. Capitolo 6 – Air traffic services requirements for communications – sezione 6.1.1.2 dell'allegato 11 dell'ICAO – Air Traffic Services [Tredicesima edizione luglio 2001 contenente l'emendamento 45 (16.7.2007)].
  9. Eurocae ED-111, Functional specifications for CNS/ATM ground recording, luglio 2002 comprendente l'emendamento 1 (30.7.2003).
  10. Eurocae ED-100 (settembre 2000) e ED-100A (aprile 2005), Interoperability requirements for ATS applications using ARINC 622 Data Communications.
  11. Eurocae ED-120 Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace, pubblicata nel maggio 2004, comprendente la modifica 1, pubblicata nell'aprile 2007 e la modifica 2, pubblicata nell'ottobre 2007.
-

## ALLEGATO IV

**Requisiti di cui agli articoli 5, 6, 7, 8 e 9****Parte A: Requisiti per le comunicazioni end-to-end**

1. Le comunicazioni di dati end-to-end garantiscono la fornitura e l'uso continui dei servizi di comunicazione nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3.
2. Le comunicazioni di dati end-to-end consentono lo scambio di messaggi a supporto dei servizi di comunicazione dati di cui all'allegato II, conformemente a una serie comune e normalizzata di messaggi.
3. Le comunicazioni di dati end-to-end garantiscono un meccanismo comune normalizzato di protezione continua per garantire l'integrità dei messaggi ricevuti, conformemente ai requisiti di sicurezza dei servizi di collegamento dati di cui all'allegato II.

**Parte B: Requisiti per le comunicazioni bordo-terra basate su ATN e VDL modo 2**

1. Le comunicazioni bordo-terra devono essere concepite in modo tale da garantire le comunicazioni end-to-end e la fornitura e l'uso continui dei servizi di comunicazione alle applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3, nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3.
2. Le comunicazioni bordo-terra devono essere conformi ai requisiti di sicurezza dei servizi di collegamento dati di cui all'allegato II.
3. Le comunicazioni bordo-terra devono basarsi su un sistema di identificazione comune.
4. La trasmissione e la ricezione di unità di dati tra i sistemi di bordo e di terra che alloggiano le applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3, si basano su protocolli di comunicazione comuni conformi alle norme ICAO che definiscono la rete di telecomunicazione aeronautica (Aeronautical Telecommunication Network) di cui all'allegato III, punto 4.
5. Le caratteristiche dei sistemi di comunicazione di terra e dell'aeromobile e la trasmissione e ricezione di trame di bit tra gli stessi sistemi di comunicazione, devono essere conformi alle norme dell'ICAO che definiscono il collegamento digitale ad altissima frequenza, VDL modo 2, di cui all'allegato III, punto 5.

**Parte C: Requisiti per le comunicazioni bordo-terra basate su altri protocolli di telecomunicazione**

1. Le comunicazioni bordo-terra devono essere concepite in modo tale da garantire le comunicazioni end-to-end e la fornitura e l'uso continui dei servizi di comunicazione alle applicazioni bordo-terra definite nelle norme ICAO di cui all'allegato III, punti 2 e 3, nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3.
2. Le comunicazioni bordo-terra devono essere conformi ai requisiti di sicurezza dei servizi di collegamento dati di cui all'allegato II.
3. Le comunicazioni bordo terra devono basarsi su un sistema di identificazione comune.
4. La trasmissione e la ricezione di trame di bit tra i sistemi di comunicazione di terra e quelli dell'aeromobile si basano su protocolli di comunicazione conformi alle condizioni di cui alla parte D.

**Parte D: Condizioni di cui alla parte C**

1. I protocolli di comunicazione devono consentire le comunicazioni end-to-end.
2. I protocolli di comunicazione devono essere sottoposti a una valutazione della sicurezza per dimostrarne la conformità ai requisiti di sicurezza dei servizi di collegamento dati di cui all'allegato II.
3. I protocolli di comunicazione devono consentire comunicazioni bidirezionali da punto a punto utilizzando le parti dello spettro di frequenze radio identificate dall'ICAO come adatte per le comunicazioni di dati bordo-terra a sostegno dei servizi del traffico aereo.
4. I protocolli di comunicazione devono includere un meccanismo per gestire in modo trasparente la connettività mobile tra stazioni di terra e di bordo.
5. I protocolli di comunicazione devono essere specificati e convalidati in relazione ai regolamenti sull'aeronavigabilità e sull'approvazione operativa applicabili alle apparecchiature di comunicazione degli aeromobili.
6. I sistemi di comunicazione basati su tali protocolli non devono provocare effetti dannosi alle stazioni di terra e di bordo che utilizzano il VDL 2.

## ALLEGATO V

**Prescrizioni per la valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti di cui all'articolo 11**

1. Le attività di verifica accertano la conformità o l'idoneità all'uso dei componenti che consentono l'attuazione di servizi di collegamento dati, comunicazioni end-to-end e comunicazioni bordo-terra alle disposizioni applicabili del presente regolamento, quando tali componenti sono in funzione in un ambiente di prova.
  2. Il fabbricante gestisce le attività di valutazione della conformità, e in particolare:
    - determina l'ambiente di prova adeguato,
    - verifica che il piano di prova descriva i componenti nell'ambiente di prova,
    - verifica che il piano di prova tenga pienamente conto dei requisiti applicabili,
    - assicura la coerenza e la qualità della documentazione tecnica e del piano di prova,
    - pianifica l'organizzazione della prova, il personale, l'installazione e la configurazione della piattaforma di prova,
    - effettua le ispezioni e le prove previste nel piano di prova,
    - redige la relazione con i risultati delle ispezioni e delle prove.
  3. Il fabbricante garantisce che i componenti che consentono l'attuazione dei servizi di collegamento dati, comunicazioni end-to-end e comunicazioni bordo-terra, integrati nell'ambiente di prova, rispettino le disposizioni applicabili del presente regolamento.
  4. Una volta completata con successo la verifica della conformità o idoneità all'uso, il fabbricante, sotto la propria responsabilità, redige la dichiarazione «CE» di conformità o idoneità all'uso, specificando i requisiti applicabili del presente regolamento che il componente rispetta e le sue condizioni d'uso ai sensi dell'allegato III, punto 3, del regolamento (CE) n. 552/2004.
-

## ALLEGATO VI

**Condizioni di cui all'articolo 12**

1. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve disporre nella sua organizzazione di metodi di rendicontazione che garantiscano e dimostrino l'imparzialità e l'indipendenza di giudizio in relazione alle attività di verifica.
  2. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve garantire che il personale preposto alle procedure di verifica svolga i controlli con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica possibili e sia esente da qualsiasi pressione e incentivo, in particolare di tipo finanziario, che possa influenzare il suo giudizio o i risultati dei controlli effettuati, in particolare da parte di persone o gruppi di persone interessate ai risultati dei controlli stessi.
  3. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve garantire che il personale preposto alle procedure di verifica abbia accesso ad apparecchiature che gli consentano di effettuare adeguatamente i controlli richiesti.
  4. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve garantire che il personale preposto alle procedure di verifica abbia una solida formazione professionale e tecnica, una conoscenza soddisfacente dei requisiti delle verifiche che è tenuto a svolgere, un'adeguata esperienza per quanto concerne tali operazioni, nonché la capacità necessaria per redigere dichiarazioni, registri e relazioni atti a dimostrare l'effettivo svolgimento delle verifiche.
  5. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve garantire che il personale impegnato nelle procedure di verifica è in grado di effettuare i controlli con imparzialità e che la sua remunerazione non dipende né dal numero né dai risultati dei controlli effettuati.
-

## ALLEGATO VII

**Parte A: requisiti per la verifica dei sistemi di cui all'articolo 12, paragrafo 1**

1. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, deve accertare la conformità dei sistemi stessi ai requisiti applicabili del presente regolamento, in un ambiente di valutazione che corrisponda al contesto operativo di tali sistemi.
2. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, è effettuata in conformità delle pratiche di verifica adeguate e riconosciute.
3. Gli strumenti di prova per la verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, devono presentare funzionalità adeguate.
4. Dalla verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, devono scaturire gli elementi del fascicolo tecnico richiesto all'allegato IV, punto 3 del regolamento (CE) n. 552/2004, compresi i seguenti elementi:
  - descrizione dell'attuazione,
  - relazione sulle ispezioni e sulle prove effettuate prima della messa in servizio del sistema.
5. Il fornitore di servizi di navigazione aerea gestisce le attività di verifica e, in particolare:
  - determina l'ambiente operativo e tecnico di valutazione idoneo a corrispondere all'ambiente operativo,
  - si accerta che il piano di prova descriva l'integrazione dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, in un ambiente di valutazione operativo e tecnico,
  - verifica che il piano di prova soddisfi completamente i requisiti di interoperabilità e prestazione di cui al presente regolamento,
  - assicura la coerenza e la qualità della documentazione tecnica e del piano di prova,
  - pianifica l'organizzazione della prova, il personale, l'installazione e la configurazione della piattaforma di prova,
  - effettua le ispezioni e le prove previste nel piano di prova,
  - redige la relazione con i risultati delle ispezioni e delle prove.
6. Il fornitore di servizi di navigazione aerea assicura che i sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2 funzionanti in un ambiente di valutazione operativo rispettino i requisiti applicabili del presente regolamento.
7. Una volta completata con successo la verifica della conformità, i fornitori di servizi di navigazione aerea redigono la dichiarazione «CE» di verifica del sistema e la sottopongono all'autorità nazionale di vigilanza unitamente al fascicolo tecnico, come previsto all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 552/2004.

**Parte B: requisiti per la verifica dei sistemi di cui all'articolo 12, paragrafo 2**

1. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, deve accertare la conformità dei sistemi stessi ai requisiti applicabili del presente regolamento, in un ambiente di valutazione che corrisponda al contesto operativo di tali sistemi.
2. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, è effettuata in conformità delle pratiche di verifica adeguate e riconosciute.
3. Gli strumenti di prova per la verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, devono presentare funzionalità adeguate.
4. Dalla verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, devono scaturire gli elementi del fascicolo tecnico richiesto all'allegato IV, punto 3 del regolamento (CE) n. 552/2004, compresi i seguenti elementi:
  - descrizione dell'attuazione,
  - relazione sulle ispezioni e sulle prove effettuate prima della messa in servizio del sistema.

5. Il fornitore di servizi di navigazione aerea determina l'ambiente operativo e tecnico di valutazione idoneo a corrispondere all'ambiente operativo e affida lo svolgimento delle attività di verifica a un organismo notificato.
  6. L'organismo notificato gestisce le attività di verifica, in particolare:
    - si accerta che il piano di prova descriva l'integrazione dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, in un ambiente di valutazione operativo e tecnico,
    - verifica che il piano di prova soddisfi completamente i requisiti di interoperabilità di cui al presente regolamento,
    - assicura la coerenza e la qualità della documentazione tecnica e del piano di prova,
    - pianifica l'organizzazione della prova, il personale, l'installazione e la configurazione della piattaforma di prova,
    - effettua le ispezioni e le prove previste nel piano di prova,
    - redige la relazione con i risultati delle ispezioni e delle prove.
  7. L'organismo notificato assicura che i sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2 funzionanti in un ambiente di valutazione operativo rispettino i requisiti applicabili del presente regolamento.
  8. Una volta completata con successo la verifica, l'organismo notificato redige il corrispondente certificato di conformità.
  9. In seguito, il fornitore di servizi di navigazione aerea redige la dichiarazione «CE» di verifica del sistema e la trasmette all'autorità nazionale di vigilanza insieme con il fascicolo tecnico, come previsto all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 552/2004.
-

**REGOLAMENTO (CE) N. 30/2009 DELLA COMMISSIONE****del 16 gennaio 2009****recante modifica del regolamento (CE) n. 1032/2006 per quanto riguarda i requisiti dei sistemi automatici di scambio di dati di volo con funzioni di supporto per i servizi di collegamento dati****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità») <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 3, paragrafo 1,visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Per consentire l'uso di applicazioni di collegamento dati aria-terra, è opportuno che i centri di controllo d'area che forniscono servizi di collegamento dati ai sensi del regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati per il cielo unico europeo <sup>(3)</sup>, abbiano accesso in tempo utile alle informazioni di volo pertinenti.
- (2) Per consentire all'ente di controllo del traffico aereo seguente di iniziare lo scambio di dati con l'aeromobile, laddove i centri di controllo d'area interessati non dispongono di un servizio comune di connettività di collegamento dati, è opportuno attuare procedure automatiche per l'identificazione e la comunicazione con l'autorità seguente.
- (3) Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004 Eurocontrol ha ricevuto il mandato di sviluppare i requisiti per l'introduzione coordinata di servizi

di collegamento dati. Il presente regolamento si basa sulla relazione del 19 ottobre 2007 concernente il suddetto mandato.

- (4) Il regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione, del 6 luglio 2006, che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo <sup>(4)</sup> deve pertanto essere modificato di conseguenza.
- (5) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato sul cielo unico,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 1032/2006 è modificato come segue:

- 1) All'articolo 3, è aggiunto il seguente paragrafo 4:

«4. I fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi di collegamento dati ai sensi del regolamento (CE) n. 29/2009 garantiscono che i sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), utilizzati dai centri di controllo d'area, rispettano i requisiti in materia di interoperabilità e di prestazione specificati nell'allegato I, parti A e D.»

- 2) Gli allegati I e III sono modificati in conformità dell'allegato del presente regolamento.

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

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2009.

*Per la Commissione*

Antonio TAJANI

*Vicepresidente*<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.<sup>(2)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.<sup>(3)</sup> Vedi pagina 3 della presente Gazzetta ufficiale.<sup>(4)</sup> GU L 186 del 7.7.2006, pag. 27.

## ALLEGATO

Gli allegati I e III del regolamento (CE) n. 1032/2006 sono modificati come segue:

1) all'allegato I, è aggiunta la seguente parte D:

**«PARTE D: REQUISITI PER LE PROCEDURE DI SUPPORTO PER SERVIZI DI COLLEGAMENTO DATI**

**1. TRASMISSIONE DEI DATI DI IDENTIFICAZIONE**

**1.1. Informazioni di volo interessate**

1.1.1. Le informazioni correlate alla procedura di trasmissione dei dati di identificazione comprendono come minimo:

- l'identificazione dell'aeromobile,
- l'aerodromo di partenza,
- l'aerodromo di destinazione,
- il tipo di identificazione,
- i parametri di identificazione.

**1.2. Modalità di applicazione**

1.2.1. Per ogni volo di cui si prevede l'attraversamento di un confine e che è identificato nel sistema di collegamento dati è eseguita una procedura di trasmissione dei dati di identificazione

1.2.2. La procedura di trasmissione dei dati di identificazione è avviata in coincidenza con o appena subito dopo il momento fra quelli riportati di seguito che si verifica per primo:

- un numero di minuti calcolato secondo un determinato parametro prima dell'orario stimato al punto di coordinamento,
- l'ora in cui il volo si trova ad una distanza dal punto di coordinamento concordata bilateralmente, conformemente alle lettere di accordo.

1.2.3. I criteri di ammissibilità per la procedura di trasmissione dei dati di identificazione devono essere conformi alle lettere di accordo.

1.2.4. Le informazioni oggetto della trasmissione dei dati di identificazione sono incluse nelle corrispondenti informazioni di volo nell'ente ricevente.

1.2.5. Lo stato di identificazione del volo può essere visualizzato nell'apposita posizione di lavoro nell'ente ricevente.

1.2.6. Il completamento della procedura di trasmissione dei dati di identificazione, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente, è comunicato all'ente di trasferimento.

1.2.7. In caso di mancata conferma del completamento della procedura di trasmissione dei dati di identificazione, in conformità dei requisiti di qualità del servizio applicabili, una richiesta di contatto mediante un collegamento dati aria-terra è inviata all'aeromobile.

**2. NOTIFICA DELL'AUTORITÀ SEGUENTE**

**2.1. Informazioni di volo interessate**

2.1.1. Le informazioni oggetto della procedura di notifica dell'autorità seguente comprendono come minimo:

- l'identificazione dell'aeromobile,
- l'aerodromo di partenza,
- l'aerodromo di destinazione.

## 2.2. Modalità di applicazione

- 2.2.1. Per ogni volo ammissibile che attraversa il confine è eseguita una procedura di notifica dell'autorità seguente.
- 2.2.2. La procedura di notifica dell'autorità seguente è avviata dopo che il sistema di bordo ha riconosciuto la richiesta di notifica dell'autorità seguente inviata all'aeromobile.
- 2.2.3. Dopo che le informazioni di identificazione dell'autorità seguente sono state trattate con successo, l'ente ricevente avvia una richiesta di apertura di comunicazione dati controllore-pilota (CPDLC) con l'aeromobile.
- 2.2.4. Se le informazioni di notifica dell'autorità seguente non sono state ricevute entro un periodo concordato reciprocamente secondo parametri definiti, l'ente ricevente applica procedure locali per l'avvio di comunicazioni di trasmissione dati con l'aeromobile.
- 2.2.5. Il completamento della procedura di notifica dell'autorità seguente, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente, è comunicato all'ente di trasferimento.
- 2.2.6. In caso di mancata conferma del completamento della procedura di notifica dell'autorità seguente, in conformità dei requisiti di qualità del servizio applicabili, l'ente di trasferimento avvia procedure locali.»

## 2) Nell'allegato III, i punti 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

- «2. Sono considerati requisiti di sicurezza anche i requisiti di interoperabilità e di prestazione di cui ai paragrafi 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 e 6.2.4 dell'allegato I, parte B, e ai paragrafi 1.2.6, 1.2.7, 2.2.5 e 2.2.6 dell'allegato I, parte D.
  - 3. Per la revisione delle procedure di coordinamento, annullamento del coordinamento, dati di volo di base, modifica di dati di volo di base, trasmissione dei dati di identificazione e notifica dell'autorità seguente sono considerati requisiti di sicurezza anche i requisiti di qualità del servizio specificati nell'allegato II.»
-

**REGOLAMENTO (CE) N. 31/2009 DELLA COMMISSIONE****del 16 gennaio 2009****relativo al rilascio dei titoli d'importazione di riso nell'ambito dei contingenti tariffari aperti dal regolamento (CE) n. 1529/2007 per il sottoperiodo di gennaio 2009**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) <sup>(1)</sup>,

visto il regolamento (CE) n. 1529/2007 della Commissione, del 21 dicembre 2007, recante apertura e modalità di gestione dei contingenti d'importazione di riso originario degli Stati ACP che fanno parte della regione CARIFORUM e dei paesi e territori d'oltremare (PTOM) <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1529/2007 ha aperto per il 2009 un contingente tariffario annuo d'importazione di 250 000 tonnellate di riso, espresso in equivalente riso semigreggio, originario degli Stati che fanno parte della regione CARIFORUM (numero d'ordine 09.4220), un contingente tariffario d'importazione di 25 000 tonnellate di riso, espresso in equivalente riso semigreggio, originario delle Antille olandesi e di Aruba (numero d'ordine 09.4189) e un contingente tariffario d'importazione di 10 000 tonnellate di riso, espresso in equivalente riso semigreggio, originario dei PTOM meno sviluppati (numero d'ordine 09.4190) e ha stabilito le modalità di gestione di detti contingenti.
- (2) Per i suddetti contingenti, contemplati dall'articolo 1, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 1529/2007, il

primo sottoperiodo è il sottoperiodo del mese di gennaio.

- (3) Dalla comunicazione effettuata a norma dell'articolo 6, lettera a), del regolamento (CE) n. 1529/2007, risulta che, per i contingenti recanti i numeri d'ordine 09.4220-09.4189-09.4190, le domande presentate nel corso dei primi sette giorni del mese di gennaio 2009, a norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del suddetto regolamento, riguardano un quantitativo in equivalente riso semigreggio inferiore a quello disponibile.
- (4) Occorre pertanto fissare, per i contingenti recanti i numeri d'ordine 09.4220-09.4189-09.4190, i quantitativi complessivi disponibili per il sottoperiodo contingenziale successivo, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1529/2007,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

I quantitativi complessivi disponibili per il sottoperiodo contingenziale successivo, nell'ambito dei contingenti recanti i numeri d'ordine 09.4220-09.4189-09.4190, di cui al regolamento (CE) n. 1529/2007, sono stabiliti nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2009.

*Per la Commissione*

Jean-Luc DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e  
dello sviluppo rurale*

<sup>(1)</sup> GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 348 del 31.12.2007, pag. 155.

## ALLEGATO

**Quantitativi da attribuire per il sottoperiodo del mese di gennaio 2009 e quantitativi disponibili per il sottoperiodo successivo, in applicazione del regolamento (CE) n. 1529/2007**

Origine/Prodotto	Numero d'ordine	Coefficiente di attribuzione per il sottoperiodo di gennaio 2009	Quantitativi totali disponibili per il sottoperiodo del mese di maggio 2009 (in kg)
Stati facenti parte della regione CARIFORUM [articolo 1, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1529/2007] — codici NC 1006, ad eccezione del codice NC 1006 10 10	09.4220	— <sup>(2)</sup>	112 436 747
PTOM [articolo 1, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 1529/2007] — codice NC 1006			
a) Antille olandesi e Aruba:	09.4189	— <sup>(2)</sup>	15 167 000
b) PTOM meno sviluppati:	09.4190	— <sup>(1)</sup>	6 667 000

<sup>(1)</sup> Per questo sottoperiodo non viene applicato alcun coefficiente di attribuzione: alla Commissione non è stata trasmessa alcuna domanda di titolo.

<sup>(2)</sup> Le domande riguardano quantitativi inferiori o pari ai quantitativi disponibili: tutte le domande possono quindi essere accettate.

## REGOLAMENTO (CE) N. 32/2009 DELLA COMMISSIONE

del 16 gennaio 2009

relativo al rilascio di titoli di importazione per le domande presentate nel corso dei primi sette giorni del mese di gennaio 2009 nell'ambito del contingente tariffario aperto dal regolamento (CE) n. 1498/2007 per lo zucchero e le miscele di zucchero e cacao con origine cumulata ACP/PTOM o CE/PTOM

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la decisione 2001/822/CE del Consiglio, del 27 novembre 2001, relativa all'associazione dei paesi e territori d'oltremare alla Comunità europea <sup>(1)</sup>, in particolare l'allegato III, articolo 6, paragrafo 4, quinto comma,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1498/2007 della Commissione, del 18 dicembre 2007, relativo alle modalità specifiche di rilascio dei titoli di importazione per lo zucchero e le miscele di zucchero e cacao con origine cumulata ACP/PTOM o CE/PTOM <sup>(2)</sup>, ha aperto un contingente tariffario per l'importazione di prodotti del settore dello zucchero. All'articolo 1 detto regolamento stabilisce che il regolamento (CE) n. 1301/2006 della Commissione, del 31 agosto 2006, recante norme comuni per la gestione dei contingenti tariffari per l'importazione di prodotti agricoli soggetti a un regime di titoli di importazione <sup>(3)</sup>, si applica alle importazioni di prodotti del capitolo NC 17 e dei codici NC 1806 10 30 e 1806 10 90 di origine PTOM mediante il cumulo con zucchero di origine ACP e/o CE.
- (2) A norma dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1301/2006, se i quantitativi oggetto delle domande di titoli superano i quantitativi disponibili per il

periodo o sottoperiodo contingente di cui trattasi, la Commissione fissa un coefficiente di attribuzione che lo Stato membro deve applicare ai quantitativi oggetto di ciascuna domanda di titolo.

- (3) Le domande di titoli di importazione presentate nei primi sette giorni del mese di gennaio 2009 per il sottoperiodo dal 1° gennaio al 31 marzo 2009 superano i quantitativi disponibili. Occorre pertanto determinare in che misura si possa procedere al rilascio dei titoli di importazione, fissando il coefficiente di attribuzione da applicare ai quantitativi richiesti, e sospendere la presentazione di nuove domande di titoli per il 2009,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Per le domande di titoli di importazione relative al contingente recante il numero d'ordine 09.4652, presentate a norma del regolamento (CE) n. 1498/2007 per il sottoperiodo dal 1° gennaio al 31 marzo 2009, sono rilasciati titoli per i quantitativi richiesti a cui si applica un coefficiente di attribuzione del 68,292682 %.

È sospesa la presentazione di nuove domande per il 2009.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 gennaio 2009.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2009.

*Per la Commissione*

Jean-Luc DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e  
dello sviluppo rurale*

<sup>(1)</sup> GU L 314 del 30.11.2001, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 333 del 19.12.2007, pag. 6.

<sup>(3)</sup> GU L 238 dell'1.9.2006, pag. 13.

**REGOLAMENTO (CE) N. 33/2009 DELLA COMMISSIONE****del 16 gennaio 2009****recante fissazione del coefficiente di attribuzione da applicare alle domande di titoli di importazione di olio d'oliva presentate dal 12 al 13 gennaio 2009 nell'ambito del contingente tariffario tunisino e recante sospensione del rilascio di titoli di importazione per il mese di gennaio 2009**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007, del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) <sup>(1)</sup>,visto il regolamento (CE) n. 1301/2006 della Commissione, del 31 agosto 2006, recante norme comuni per la gestione dei contingenti tariffari per l'importazione di prodotti agricoli soggetti a un regime di titoli di importazione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 7, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 3, paragrafi 1 e 2, del protocollo n. 1 <sup>(3)</sup> dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da un lato, e la Repubblica tunisina, dall'altro <sup>(4)</sup>, apre un contingente tariffario a dazio zero per l'importazione di olio d'oliva non trattato dei codici NC 1509 10 10 e 1509 10 90, interamente ottenuto in Tunisia e direttamente trasportato da tale paese nella Comunità, entro un limite previsto per campagna.
- (2) L'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1918/2006 della Commissione, del 20 dicembre 2006, recante apertura e gestione di un contingente tariffario di olio d'oliva originario della Tunisia <sup>(5)</sup> prevede dei massimali mensili per il rilascio dei titoli di importazione.

- (3) In conformità dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1918/2006, sono state presentate domande presso le autorità competenti per il rilascio di titoli di importazione, per un quantitativo totale superiore al limite previsto all'articolo 2, paragrafo 2, di detto regolamento per il mese di gennaio.
- (4) È pertanto necessario che la Commissione fissi un coefficiente di attribuzione che consenta il rilascio dei titoli d'importazione in proporzione alla quantità disponibile.
- (5) Poiché per il mese di gennaio è stato raggiunto il limite, per il suddetto mese non può essere rilasciato alcun titolo di importazione,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Alle domande di titoli di importazione presentate dal 12 al 13 gennaio 2009, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1918/2006, è applicato un coefficiente di attribuzione del 99,276933 %.

Per il mese di gennaio 2009 è sospeso il rilascio di titoli di importazione per i quantitativi richiesti a partire dal 19 gennaio 2009.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 gennaio 2009.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2009.

*Per la Commissione*

Jean-Luc DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*

<sup>(1)</sup> GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 238 dell'1.9.2006, pag. 13.

<sup>(3)</sup> GU L 97 del 30.3.1998, pag. 57.

<sup>(4)</sup> GU L 97 del 30.3.1998, pag. 2.

<sup>(5)</sup> GU L 365 del 21.12.2006, pag. 84.

**REGOLAMENTO (CE) N. 34/2009 DELLA COMMISSIONE****del 16 gennaio 2009****relativo al rilascio di titoli di importazione per le domande presentate nel corso dei primi sette giorni del mese di gennaio 2009 nell'ambito dei contingenti tariffari aperti dal regolamento (CE) n. 616/2007 per le carni di pollame**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) <sup>(1)</sup>,visto il regolamento (CE) n. 1301/2006 della Commissione, del 31 agosto 2006, recante norme comuni per la gestione dei contingenti tariffari per l'importazione di prodotti agricoli soggetti a un regime di titoli di importazione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 7, paragrafo 2,visto il regolamento (CE) n. 616/2007 della Commissione, del 4 giugno 2007, recante apertura e modalità di gestione di contingenti tariffari comunitari nel settore delle carni di pollame originarie del Brasile, della Thailandia e di altri paesi terzi <sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 5, paragrafo 5,

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2009.

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 616/2007 ha aperto alcuni contingenti tariffari per l'importazione di prodotti del settore delle carni di pollame.
- (2) Le domande di titoli di importazione presentate nel corso dei primi sette giorni del mese di gennaio 2009 per il sottoperiodo dal 1° aprile al 30 giugno 2009 riguardano, per alcuni contingenti, quantità superiori a quelle disponibili. Occorre pertanto determinare in che misura si possa procedere al rilascio dei titoli di importazione, fissando il coefficiente di attribuzione da applicare alle quantità richieste,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Alle domande di titoli di importazione presentate a norma del regolamento (CE) n. 616/2007 per il sottoperiodo dal 1° aprile al 30 giugno 2009 si applicano i coefficienti di attribuzione indicati nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 gennaio 2009.

*Per la Commissione*

Jean-Luc DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e  
dello sviluppo rurale*<sup>(1)</sup> GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.<sup>(2)</sup> GU L 238 dell'1.9.2006, pag. 13.<sup>(3)</sup> GU L 142 del 5.6.2007, pag. 3.

## ALLEGATO

Numero del gruppo	Numero d'ordine	Coefficiente di attribuzione per le domande di titoli di importazione presentate per il sottoperiodo dall'1.4.2009-30.6.2009 (in %)
1	09.4211	0,552846
2	09.4212	( <sup>1</sup> )
4	09.4214	54,279973
5	09.4215	63,441000
6	09.4216	( <sup>2</sup> )
7	09.4217	50,711918
8	09.4218	( <sup>2</sup> )

(<sup>1</sup>) Non pertinente: alla Commissione non è stata trasmessa alcuna domanda di titolo.

(<sup>2</sup>) Non pertinente: le domande riguardano quantità inferiori alle quantità disponibili.

**REGOLAMENTO (CE) N. 35/2009 DELLA COMMISSIONE****del 16 gennaio 2009****recante modifica del regolamento (CE) n. 27/2009 recante fissazione dei dazi all'importazione nel settore dei cereali applicabili a decorrere dal 16 gennaio 2009**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) <sup>(1)</sup>,visto il regolamento (CE) n. 1249/96 della Commissione, del 28 giugno 1996, recante modalità d'applicazione del regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, in ordine ai dazi all'importazione nel settore dei cereali <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 2, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) I dazi all'importazione nel settore dei cereali applicabili a decorrere dal 16 gennaio 2009 sono stati fissati dal regolamento (CE) n. 27/2009 della Commissione <sup>(3)</sup>.

- (2) Essendosi prodotto uno scarto di 5 EUR/t tra la media dei dazi all'importazione calcolata e il dazio fissato, occorre procedere ad un corrispondente adeguamento dei dazi all'importazione fissati dal regolamento (CE) n. 27/2009.

- (3) Occorre modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 27/2009,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Gli allegati I e II del regolamento (CE) n. 27/2009 sono sostituiti dal testo che figura nell'allegato del presente regolamento.

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

Esso si applica a decorrere dal 17 gennaio 2009.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2009.

*Per la Commissione*

Jean-Luc DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*

<sup>(1)</sup> GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 161 del 29.6.1996, pag. 125.

<sup>(3)</sup> GU L 11 del 16.1.2009, pag. 3.

## ALLEGATO I

**Dazi all'importazione dei prodotti di cui all'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1234/2007 applicabili a decorrere dal 17 gennaio 2009**

Codice NC	Designazione delle merci	Dazi all'importazione <sup>(1)</sup> (EUR/t)
1001 10 00	FRUMENTO (grano) duro di alta qualità	0,00
	di media qualità	0,00
	di bassa qualità	0,00
1001 90 91	FRUMENTO (grano) tenero da seme	0,00
ex 1001 90 99	FRUMENTO (grano) tenero di alta qualità, diverso da quello da seme	0,00
1002 00 00	SEGALA	14,73
1005 10 90	GRANTURCO da seme, diverso dal granturco ibrido	19,25
1005 90 00	GRANTURCO, diverso dal granturco da seme <sup>(2)</sup>	19,25
1007 00 90	SORGO da granella, diverso dal sorgo ibrido destinato alla semina	14,73

<sup>(1)</sup> Per le merci che arrivano nella Comunità attraverso l'Oceano Atlantico o il Canale di Suez [a norma dell'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1249/96], l'importatore può beneficiare di una riduzione dei dazi pari a:

- 3 EUR/t se il porto di sbarco si trova nel Mar Mediterraneo, oppure
- 2 EUR/t se il porto di sbarco si trova in Danimarca, in Estonia, in Irlanda, in Lettonia, in Lituania, in Polonia, in Finlandia, in Svezia, nel Regno Unito oppure sulla costa atlantica della penisola iberica.

<sup>(2)</sup> L'importatore può beneficiare di una riduzione forfettaria di 24 EUR/t se sono soddisfatte le condizioni fissate all'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1249/96.

## ALLEGATO II

## Elementi per il calcolo dei dazi fissati nell'allegato I

15.1.2009

1) Medie nel periodo di riferimento di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1249/96:

(EUR/t)

	Frumento tenero <sup>(1)</sup>	Granturco	Frumento duro di alta qualità	Frumento duro di media qualità <sup>(2)</sup>	Frumento duro di bassa qualità <sup>(3)</sup>	Orzo
Borsa	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Quotazione	192,81	116,44	—	—	—	—
Prezzo FOB USA	—	—	230,68	220,68	200,68	134,51
Premio sul Golfo	57,28	13,93	—	—	—	—
Premio sui Grandi laghi	—	—	—	—	—	—

<sup>(1)</sup> Premio positivo a 14 EUR/t incluso [articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1249/96].<sup>(2)</sup> Premio negativo a 10 EUR/t [articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1249/96].<sup>(3)</sup> Premio negativo a 30 EUR/t [articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1249/96].

2) Medie nel periodo di riferimento di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1249/96:

Spese di nolo: Golfo del Messico-Rotterdam: 9,94 EUR/t

Spese di nolo: Grandi laghi-Rotterdam: 7,07 EUR/t

## II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

## DECISIONI

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 gennaio 2009

**che modifica le decisioni 2001/881/CE e 2002/459/CE per quanto riguarda l'elenco dei posti d'ispezione frontaliere in Germania, Francia, Italia e Austria**

[notificata con il numero C(2008) 8995]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/38/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari e zootecnici applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e prodotti di origine animale, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 20, paragrafo 3,

vista la direttiva 91/496/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1991, che fissa i principi relativi all'organizzazione dei controlli veterinari per gli animali che provengono dai paesi terzi e che sono introdotti nella Comunità, e che modifica le direttive 89/662/CEE, 90/425/CEE e 90/675/CEE <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafo 4, secondo comma,

vista la direttiva 97/78/CE del Consiglio, del 18 dicembre 1997, che fissa i principi relativi all'organizzazione dei controlli veterinari per i prodotti che provengono dai paesi terzi e che sono introdotti nella Comunità <sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafo 2, frase introduttiva e lettera b),

considerando quanto segue:

(1) Nell'allegato («elenco dei posti d'ispezione frontaliere») della decisione 2001/881/CE della Commissione, del 7 di-

cembre 2001, che stabilisce l'elenco dei posti d'ispezione frontaliere riconosciuti ai fini dei controlli veterinari sui prodotti e sugli animali provenienti dai paesi terzi e che aggiorna le modalità relative ai controlli che devono essere effettuati dagli esperti della Commissione <sup>(4)</sup>, figura l'elenco dei posti d'ispezione frontaliere preposti all'esecuzione dei controlli sugli animali vivi e sui prodotti di origine animale provenienti dai paesi terzi e introdotti nella Comunità.

(2) Per ciascun posto d'ispezione frontaliero sull'elenco figura anche il numero di unità TRACES. Tale sigla indica un sistema informatico introdotto con la decisione 2004/292/CE della Commissione, del 30 marzo 2004, relativa all'applicazione del sistema TRACES e modificata dalla decisione 92/486/CEE <sup>(5)</sup>. Esso sostituisce il precedente sistema ANIMO, basato sulla rete di cui alla decisione 91/398/CEE della Commissione, del 19 luglio 1991, relativa ad una rete informatizzata di collegamento tra autorità veterinarie (ANIMO) <sup>(6)</sup>, e consente di rintracciare i movimenti di animali e di determinati prodotti nel quadro degli scambi intracomunitari e delle importazioni.

(3) L'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sugli scambi di prodotti agricoli <sup>(7)</sup> (di seguito «l'accordo») è entrato in vigore il 1° giugno 2002. L'allegato 11 di tale accordo riguarda provvedimenti per il controllo e la notifica di determinate malattie degli animali nonché per gli scambi e le importazioni da paesi terzi di animali vivi e di sperma, ovuli ed embrioni da loro prelevati.

<sup>(1)</sup> GU L 224 del 18.8.1990, pag. 29.

<sup>(2)</sup> GU L 268 del 24.9.1991, pag. 56.

<sup>(3)</sup> GU L 24 del 30.1.1998, pag. 9.

<sup>(4)</sup> GU L 326 dell'11.12.2001, pag. 44.

<sup>(5)</sup> GU L 94 del 31.3.2004, pag. 63.

<sup>(6)</sup> GU L 221 del 9.8.1991, pag. 30.

<sup>(7)</sup> GU L 114 del 30.4.2002, pag. 132.

- (4) L'accordo stabilisce di istituire un Comitato misto veterinario composto di rappresentanti delle parti contraenti. Tale Comitato ha il compito di analizzare tutte le questioni connesse all'allegato 11 dell'accordo e la sua applicazione. Esso può decidere di modificare le relative appendici al fine di adeguarle e aggiornarle.
- (5) L'allegato 11 dell'accordo è stato modificato da un altro accordo. Il nuovo accordo è stato firmato e applicato a titolo provvisorio dalla Comunità in base alla decisione 2008/979/CE del Consiglio, del 18 dicembre 2008, relativa alla firma, a nome della Comunità, e all'applicazione provvisoria dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera recante modifica dell'allegato 11 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul commercio di prodotti agricoli <sup>(1)</sup>.
- (6) Il Consiglio ha inoltre modificato le pertinenti appendici dell'allegato 11 dell'accordo con la decisione 2009/13/CE <sup>(2)</sup> relativa alla posizione della Comunità sulla decisione n. 1/2008 del Comitato misto veterinario istituito dall'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera relativo agli scambi di prodotti agricoli, riguardante la modifica delle appendici 2, 3, 4, 5, 6 e 10 dell'allegato 11. In seguito a tali modifiche alcuni posti d'ispezione frontaliere in Germania, Francia, Italia e Austria interromperanno i controlli veterinari su partite dei prodotti in questione provenienti dalla Svizzera.
- (7) È pertanto il caso di radiare dall'elenco nell'allegato della decisione 2001/881/CE i posti d'ispezione frontaliere verso la Svizzera che seguono. In Germania: Konstanz Straße e Weil/Rhein; in Francia: Ferney-Voltaire (Genève), Saint-Louis Bâle (aeroporto e strada) e Saint-Julien Bardonnex; in Italia: Campocologno, Chiasso (strada e ferrovia) e Gran San Bernardo-Pollein; in Austria: Feldkirch-Buchs, Feldkirch-Tisis e Höchst.
- (8) L'elenco delle unità di cui alla decisione 2002/459/CE della Commissione, del 4 giugno 2002, che stabilisce

l'elenco delle unità della rete informatizzata ANIMO e che abroga la decisione 2000/287/CE <sup>(3)</sup>, riporta il numero di unità TRACES di ciascun posto d'ispezione frontaliere nella Comunità. Ai fini della coerenza nella legislazione comunitaria è quindi opportuno aggiornare di conseguenza l'elenco per tenere conto delle modifiche all'allegato della decisione 2001/881/CE cosicché le informazioni contenute nei due allegati risultino identiche.

- (9) Occorre pertanto modificare di conseguenza le decisioni 2001/881/CE e 2002/459/CE.
- (10) I provvedimenti di cui alla presente decisione risultano conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

L'allegato della decisione 2001/881/CE è modificato conformemente all'allegato I della presente decisione.

*Articolo 2*

L'allegato della decisione 2002/459/CE è modificato conformemente all'allegato II della presente decisione.

*Articolo 3*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 gennaio 2009.

*Per la Commissione*

Androulla VASSILIOU

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 352 del 31.12.2008, pag. 23.

<sup>(2)</sup> GU L 6 del 10.1.2009, pag. 89.

<sup>(3)</sup> GU L 159 del 17.6.2002, pag. 27.

## ALLEGATO I

L'allegato della decisione 2001/881/CE è modificato come segue:

1) Nella sezione relativa ai posti d'ispezione frontalieri in Germania sono cancellate le seguenti voci:

«Konstanz Straße	DE 53199	R		HC, NHC	U, E, O
Weil/Rhein	DE 49199	R		HC, NHC	U, E, O»

2) Nella sezione relativa ai posti d'ispezione frontalieri in Francia sono cancellate le seguenti voci:

«Ferney-Voltaire (Genève)	FR 20199	A		HC-T(1)(2), HC-NT, NHC	O
Saint Louis Bâle	FR 26899	A		HC-T(1), HC-NT, NHC	O
Saint Louis Bâle	FR 16899	R		HC-T(1), HC-NT, NHC	
Saint-Julien Bardonnex	FR 17499	R		HC-T(1), HC-NT, NHC	U, O»

3) Nella sezione relativa ai posti d'ispezione frontalieri in Italia sono cancellate le seguenti voci:

«Campocologno	IT 03199	F			U
Chiasso	IT 10599	F		HC, NHC	U, O
Chiasso	IT 00599	R		HC, NHC	U, O
Gran San Bernardo — Pollein	IT 02099	R		HC, NHC»	

4) Nella sezione relativa ai posti d'ispezione frontalieri in Austria sono cancellate le seguenti voci:

«Feldkirch-Buchs	AT 01399	F		HC-NT(2), NHC-NT	
Feldkirch-Tisis	AT 01399	R		HC(2), NHC-NT	E
Höchst	AT 00699	R		HC, NHC-NT	U, E, O»

## ALLEGATO II

L'allegato della decisione 2002/459/CE è modificato come segue:

1) Nella sezione relativa ai posti d'ispezione frontalieri in Germania sono cancellate le voci seguenti:

«0149199	R	WEIL AM RHEIN
0153199	R	KONSTANZ STRASSE»

2) Nella sezione relativa ai posti d'ispezione frontalieri in Francia sono cancellate le voci seguenti:

«0216899	A, R	SAINT-LOUIS BÂLE
0217499	R	SAINT-JULIEN BARDONNEX
0220199	A	FERNEY — VOLTAIRE (GENEVE)»

3) Nella sezione relativa ai posti d'ispezione frontalieri in Italia sono cancellate le voci seguenti:

«0300599	F, R	CHIASSO
0302099	R	GRAN SAN BERNARDO-POLLEIN
0303199	F	CAMPOCOLOGNO»

4) Nella sezione relativa ai posti d'ispezione frontalieri in Austria sono cancellate le voci seguenti:

«1300699	R	HÖCHST
1301399	R, T	FELDKIRCH TISIS»

---

#### **NOTA PER IL LETTORE**

Le istituzioni hanno deciso di non fare più apparire nei loro testi la menzione dell'ultima modifica degli atti citati.

Salvo indicazione contraria, nei testi qui pubblicati il riferimento è fatto agli atti nella loro versione in vigore.