

# Gazzetta ufficiale

# L 326

## dell'Unione europea



Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

56° anno  
6 dicembre 2013

Sommario

### II Atti non legislativi

#### REGOLAMENTI

- ★ Regolamento (UE) n. 1261/2013 del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che modifica il Regolamento (CE) n. 723/2009 relativo al quadro giuridico comunitario applicabile a un consorzio per un'infrastruttura europea di ricerca (ERIC) ..... 1
- ★ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1262/2013 della Commissione, del 28 novembre 2013, recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Puruveden Muikku (IGP)] ..... 3
- ★ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1263/2013 della Commissione, del 28 novembre 2013, recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Valašský frgál (IGP)] ..... 5
- ★ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1264/2013 della Commissione, del 3 dicembre 2013, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità <sup>(1)</sup> ..... 7
- ★ Regolamento (UE) n. 1265/2013 della Commissione, del 4 dicembre 2013, recante divieto di pesca dello scorfano nella zona NAFO 3LN per le navi battenti bandiera portoghese ..... 35
- ★ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1266/2013 della Commissione, del 5 dicembre 2013, recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Holsteiner Tilsiter (IGP)] ..... 37

Prezzo: 4 EUR

(segue)

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

# IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 1267/2013 della Commissione, del 5 dicembre 2013, recante duecentosettesima modifica del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alla rete Al-Qaeda** ..... 39
  
- Regolamento di esecuzione (UE) n. 1268/2013 della Commissione, del 5 dicembre 2013, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli ..... 41

DECISIONI

2013/714/UE:

- ★ **Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 settembre 2013, concernente la mobilitazione del Fondo di solidarietà dell'Unione europea, in conformità del punto 26 dell'accordo interistituzionale, del 17 maggio 2006, tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio e la sana gestione finanziaria** ..... 43

2013/715/UE:

- ★ **Decisione del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che definisce la posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in sede di conferenza ministeriale dell'Organizzazione mondiale del commercio con riguardo all'adesione della Repubblica dello Yemen all'Organizzazione mondiale del commercio** ..... 44

2013/716/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 4 dicembre 2013, recante modifica della decisione di esecuzione 2011/861/UE recante deroga temporanea alle norme di origine di cui all'allegato II del regolamento (CE) n. 1528/2007 del Consiglio in considerazione della particolare situazione del Kenya con riguardo ai filetti di tonno** [notificata con il numero C(2013) 8537] ..... 45

2013/717/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 4 dicembre 2013, che fissa il contributo finanziario dell'Unione alle spese sostenute nel contesto degli interventi d'urgenza realizzati per combattere l'influenza aviaria in Germania nel 2011** [notificata con il numero C(2013) 8545] ..... 47

2013/718/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 4 dicembre 2013, che modifica l'allegato I della decisione 2004/211/CE per quanto riguarda la voce relativa al Brasile figurante nell'elenco dei paesi terzi e delle loro parti da cui sono autorizzate le importazioni nell'Unione di equidi vivi nonché di sperma, ovuli ed embrioni della specie equina, l'allegato II.D della decisione 92/260/CEE per quanto riguarda le prescrizioni relative ai test della morva e le decisioni 92/260/CEE, 93/196/CEE e 93/197/CEE per quanto riguarda alcune denominazioni geografiche** [notificata con il numero C(2013) 8553] <sup>(1)</sup> ..... 49

Rettifiche

- ★ **Rettifica del regolamento (UE) n. 986/2012 del Consiglio, del 22 ottobre 2012, che chiarisce l'ambito di applicazione dei dazi antidumping definitivi istituiti dal regolamento (CE) n. 383/2009 sulle importazioni di determinati fili e trefoli per cemento armato precompresso e postcompresso, originari della Repubblica popolare cinese (GU L 297 del 26.10.2012)** ..... 53



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

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (UE) N. 1261/2013 DEL CONSIGLIO

del 2 dicembre 2013

**che modifica il Regolamento (CE) n. 723/2009 relativo al quadro giuridico comunitario applicabile a un consorzio per un'infrastruttura europea di ricerca (ERIC)**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 187 e 188,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 723/2009 del Consiglio <sup>(2)</sup> stabilisce un quadro giuridico che fissa i requisiti e le procedure per la costituzione di un consorzio per un'infrastruttura europea di ricerca (ERIC) e gli effetti di tale costituzione.
- (2) Da tempo l'Unione si è prefissa l'obiettivo di sostenere e sviluppare le infrastrutture di ricerca in Europa, come dimostrato da ultimo dalla decisione n. 1982/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> e, in particolare, dalla decisione 2006/974/CE del Consiglio <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU C 161 del 6.6.2013, pag. 58.

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 723/2009, del Consiglio, del 25 giugno 2009, relativo al quadro giuridico comunitario applicabile a un consorzio per un'infrastruttura europea di ricerca (ERIC) (GU L 206 dell'8.8.2009, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Decisione n. 1982/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente il Settimo programma quadro della Comunità europea per le attività di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (2007-2013) (GU L 412 del 30.12.2006, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Decisione 2006/974/CE del Consiglio, del 19 dicembre 2006, concernente il programma specifico «Capacità» che attua il settimo programma quadro della Comunità europea per le attività di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (2007-2013) (GU L 54 del 22.2.2007, pag. 101).

(3) Il Forum strategico europeo sulle infrastrutture di ricerca (ESFRI) e il gruppo di riflessione in materia di infrastrutture in rete (e-IRG) hanno messo a punto e aggiornato la prima tabella di marcia europea per le infrastrutture di ricerca.

(4) Dall'entrata in vigore nel 2009 del quadro giuridico comunitario applicabile a un ERIC, due infrastrutture di ricerca europee hanno ottenuto lo status di ERIC.

(5) La possibilità di essere membri di un ERIC è aperta a Stati membri, a paesi associati, a paesi terzi diversi dai paesi associati, nonché a organizzazioni intergovernative.

(6) I paesi associati svolgono un ruolo fondamentale nella preparazione e nell'attuazione di infrastrutture di ricerca europee e dovrebbero poter partecipare agli ERIC allo stesso titolo degli Stati membri, giacché essi contribuiscono, con il loro sostegno, all'eccellenza scientifica della ricerca dell'Unione e alla competitività dell'economia dell'Unione.

(7) Per agevolare la partecipazione di paesi associati agli ERIC, è opportuno modificare l'articolo 9, paragrafi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 723/2009, in modo che i contributi dei paesi associati possano trovare pieno riscontro in termini di adesione e di diritti di voto,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

All'articolo 9 del regolamento (CE) n. 723/2009, i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«2. Fra i membri di un ERIC vi devono essere uno Stato membro e due altri paesi che sono Stati membri o paesi associati. Altri Stati membri o paesi associati possono aderire come membri in qualsiasi momento, fatto salvo il rispetto di condizioni eque e ragionevoli fissate nello statuto e come osservatori senza diritto di voto alle condizioni fissate in detto statuto. Possono parimenti aderire paesi terzi diversi dai paesi associati, nonché organizzazioni intergovernative, fatta salva l'approvazione dell'assemblea dei membri di cui all'articolo 12, lettera a), secondo le condizioni e le procedure di accesso allo status di membro previste nello statuto.

3. Gli Stati membri o i paesi associati detengono congiuntamente la maggioranza dei diritti di voto nell'assemblea dei membri. Per un ERIC ospitato da uno Stato membro, le proposte di modifica del suo statuto richiedono l'accordo della maggioranza degli Stati membri che sono membri di tale ERIC.»

#### *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 negli Stati membri conformemente ai trattati.

Fatto a Bruxelles, il 2 dicembre 2013

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

E. GUSTAS

---

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1262/2013 DELLA COMMISSIONE****del 28 novembre 2013****recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Puruveden Muikku (IGP)]**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 52, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 50, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 1151/2012, la domanda di registrazione della denominazione "Puruveden Muikku" presentata dalla Finlandia è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup>.

- (2) Poiché alla Commissione non è stata notificata alcuna dichiarazione di opposizione ai sensi dell'articolo 51 del regolamento (UE) n. 1151/2012, la denominazione "Puruveden Muikku" deve essere registrata,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

La denominazione che figura nell'allegato del presente regolamento è registrata.

*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 28 novembre 2013

*Per la Commissione,  
a nome del presidente*

Dacian CIOLOȘ  
*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 343 del 14.12.2012, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU C 140 del 18.5.2013, pag. 17.

*ALLEGATO*

Prodotti agricoli destinati al consumo umano elencati nell'allegato I del trattato:

**Classe 1.7. Pesci, molluschi, crostacei freschi e prodotti derivati**

FINLANDIA

Puruveden Muikku (IGP)

---

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1263/2013 DELLA COMMISSIONE****del 28 novembre 2013****recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Valašský frgál (IGP)]**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 52, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 50, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 1151/2012, la domanda di registrazione della denominazione «Valašský frgál» presentata dalla Repubblica ceca è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup>.

- (2) Poiché alla Commissione non è stata notificata alcuna dichiarazione di opposizione ai sensi dell'articolo 51 del regolamento (UE) n. 1151/2012, la denominazione «Valašský frgál» deve essere registrata,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

La denominazione che figura nell'allegato del presente regolamento è registrata.

*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 28 novembre 2013

*Per la Commissione,  
a nome del presidente  
Dacian CIOLOȘ  
Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 343 del 14.12.2012, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU C 155 dell'1.6.2013, pag. 9.

## ALLEGATO

Prodotti agricoli e alimentari elencati nell'allegato I, parte I, del regolamento (UE) n. 1151/2012:

**Classe 2.4. Prodotti di panetteria, pasticceria, confetteria o biscotteria**

REPUBBLICA CECA

Valašský frgál (IGP)

---



## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1264/2013 DELLA COMMISSIONE

del 3 dicembre 2013

recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006<sup>(3)</sup> della Commissione, istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea ("AESA") hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei in questione, direttamente o per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituiscono la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione nonché dal comitato istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio (il "comitato per la sicurezza aerea")<sup>(4)</sup>.
- (5) Il comitato per la sicurezza aerea è stato aggiornato dalla Commissione in merito alle consultazioni congiunte in corso, avviate nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del suo regolamento di esecuzione (CE) n. 473/2006, con le autorità competenti e i vettori aerei dei seguenti Stati: Repubblica di Guinea, Indonesia, Kazakistan, Kirghizistan, Libano, Iran, Madagascar, Repubblica islamica di Mauritania, Mozambico, Nepal, Filippine e Zambia. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ricevuto informazioni dalla Commissione in merito ad Albania, India, Yemen e Zimbabwe. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ricevuto aggiornamenti della Commissione in merito a consultazioni tecniche con la Federazione russa e concernenti il monitoraggio della Libia.
- (6) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'AESA in merito ai risultati dell'analisi delle relazioni degli audit effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile ("ICAO") nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme ("USOAP") dell'ICAO. Gli Stati membri sono stati invitati a dare priorità alle ispezioni a terra dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata presso Stati per i quali l'ICAO ha rilevato "criticità significative in materia di sicurezza" (Significant Safety Concerns ("SSC")) o per i quali l'AESA ha concluso che sussistono gravi carenze nel sistema di sorveglianza in materia di sicurezza. Oltre alle consultazioni avviate dalla Commissione ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005, la fissazione di priorità nelle ispezioni a terra consentirà di acquisire ulteriori informazioni in merito alle prestazioni in materia di sicurezza relative ai vettori aerei titolari di una licenza rilasciata nei suddetti Stati.
- (7) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'AESA riguardanti i risultati dell'analisi delle ispezioni a terra eseguite nell'ambito del programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri («SAFA») in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione<sup>(5)</sup>.
- (8) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'AESA relative ai progetti di assistenza tecnica realizzati negli Stati interessati da misure o monitoraggio di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005. Esso è stato informato in merito ai programmi dell'AESA e alle richieste di ulteriore assistenza tecnica e cooperazione per migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile al fine di contribuire a correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali in

<sup>(1)</sup> GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.<sup>(2)</sup> GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76.<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.<sup>(4)</sup> Regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4).<sup>(5)</sup> Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

vigore. Gli Stati membri sono stati inoltre invitati a rispondere a queste richieste su base bilaterale in coordinamento con la Commissione e l'AESA. In questa occasione la Commissione ha sottolineato l'utilità di fornire informazioni alla comunità internazionale dell'aviazione, in particolare attraverso la banca dati SCAN dell'ICAO, in merito all'assistenza tecnica fornita dall'Unione e dai suoi Stati membri per migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.

- (9) Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre sentito una presentazione da parte di EUROCONTROL relativa allo stato e agli sviluppi del sistema di allarme che sostiene il programma SAFA dell'UE. Una particolare attenzione è stata riservata alle statistiche relative ai messaggi di allerta concernenti vettori soggetti a divieto operativo e ai possibili miglioramenti del sistema.

#### Vettori aerei dell'Unione europea

- (10) In seguito all'analisi svolta dall'AESA delle informazioni emerse dai controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei dell'Unione o da ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'AESA nonché da ispezioni e audit specifici effettuati dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di applicazione delle norme e ne hanno informato in merito la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. La Romania ha comunicato che il certificato di operatore aereo ("COA") del vettore JETLAN AIR è stato revocato, mentre la Spagna ha comunicato che il COA di IMD Airways era scaduto ed è attualmente oggetto della procedura di revoca.
- (11) Qualora pertinenti informazioni in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti causati da non conformità di vettori aerei dell'Unione alle appropriate norme di sicurezza, gli Stati membri hanno ribadito la loro volontà di intervenire secondo le necessità.

#### Vettori aerei della Repubblica di Guinea

- (12) Come convenuto nella riunione tenutasi a Bruxelles nel gennaio 2013, le autorità competenti della Repubblica di Guinea (DNAC) hanno trasmesso periodicamente informazioni in merito all'attuazione in corso del piano di azioni correttive ("PAC"), approvato dall'ICAO nel dicembre 2012, nonché relative a tutte le attività ad esso collegate.
- (13) L'ultima relazione, ricevuta il 15 ottobre 2013, specifica le attività e gli sviluppi più recenti per quanto riguarda l'attuazione del PAC. La traduzione in lingua francese della normativa in materia di aviazione civile della Repubblica di Guinea (originariamente ispirata e in gran parte ripresa dalla normativa vigente nei vicini paesi di lingua inglese) è stata portata a termine all'inizio di agosto 2013. Il 21 agosto 2013 è avvenuta la presentazione al Parlamento per adozione della legge riveduta sull'aviazione civile. È stato adottato il sistema di formazione degli ispettori proposto dal "Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation" (BAGASOO). Il 3 settembre 2013 sono state effettuate la designazione e la notifica all'ICAO del corrispondente della Guinea ("focal point") per le merci pericolose.

- (14) Il 30 agosto 2013 la DNAC ha presentato all'ICAO il PAC riveduto e aggiornato. Tutte le azioni correttive programmate per il 2012 e il primo semestre del 2013 sono state attuate mentre sono in corso quelle programmate per il terzo e quarto trimestre del 2013. È attualmente pendente la convalida di queste azioni da parte dell'ICAO.

- (15) A fine marzo 2013 sono stati sospesi tutti i certificati di operatore aereo (COA) precedentemente in vigore, mentre è in corso la certificazione di piena conformità all'ICAO (5 fasi) di un vettore aereo nazionale (PROBIZ Guinée, che opera un aeromobile Beechcraft King Air 90) con l'assistenza di una missione specifica CAFAC/BAGASOO, con contemporanea formazione "on-the-job" di ispettore della DNAC nell'intera procedura. Il vettore PROBIZ non opera nell'Unione.

- (16) DNAC ha chiesto una ICVM al fine di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del PAC e l'ICAO ne sta programmando l'effettuazione nel maggio 2014.

- (17) Qualora eventuali informazioni rilevanti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti in conseguenza della mancanza di conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### Vettori aerei dell'India

- (18) La Commissione fa riferimento all'impegno costante delle autorità indiane per quanto riguarda la sorveglianza dei vettori aerei. La Commissione nell'ottobre 2007 e nel gennaio 2010 aveva scritto alla Direzione generale dell'aviazione civile indiana ("DGCA"), con riguardo a taluni vettori per i quali la DGCA ha la responsabilità normativa e ha ritenuto convincenti le risposte ricevute.

- (19) A fini di aggiornamento sugli sviluppi più recenti, nel dicembre del 2012 si è svolta una missione coordinata di convalida dell'ICAO ("ICVM") che ha portato all'emissione di due criticità significative in materia di sicurezza ("SSC"). La prima SSC riguardava la procedura di certificazione per il rilascio di certificati di operatore aereo ("COA") e la seconda SSC riguardava l'approvazione di modifiche e riparazioni di aeromobili con certificato di omologazione straniero immatricolati in India. Il 30 aprile 2013 la Commissione ha nuovamente scritto alle autorità indiane per avere informazioni più dettagliate in merito alle SSC, nonché per sollevare altre questioni relative al monitoraggio di routine delle informazioni in materia di sicurezza da parte dell'AESA concernenti la sorveglianza sotto il profilo della sicurezza all'interno dello Stato indiano. La DGCA ha risposto il 10 maggio 2013 e ha fornito i particolari delle azioni correttive adottate per le SSC in questione. Nell'agosto 2013 è stata effettuata una seconda ICVM dell'ICAO in India al fine di verificare se tale paese avesse attuato con successo le azioni correttive che erano state concordate con l'ICAO. In seguito a tale ICVM l'ICAO ha tolto le SSC in questione. La relazione integrale della ICVM non è ancora disponibile.

- (20) Di maggiore importanza è il fatto che la “Federal Aviation Administration” (FAA) degli Stati Uniti ha effettuato una visita di valutazione di sicurezza del trasporto aereo internazionale (“IASA”) in agosto 2013. Data la situazione attuale, lo Stato indiano ha conservato il suo status di conformità FAA di categoria 1. Se dovesse verificarsi un declassamento di tale status in futuro, la Commissione dovrebbe prendere nella debita considerazione l'avvio di consultazioni formali con le autorità indiane a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (21) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili degli operatori indiani ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

#### Vettori aerei dell'Indonesia

- (22) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti dell'Indonesia (“DGCA”) al fine di monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Indonesia, nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza.
- (23) Il 2 agosto 2013 la compagnia aerea PT. Citilink Indonesia ha scritto alla Commissione chiedendo di essere tolta dall'elenco di cui all'allegato A. La sua lettera era corredata da una ampia documentazione relativa all'espletamento della procedura di certificazione in cinque fasi.
- (24) Il 5 novembre 2013 si è svolta a Bruxelles una riunione tecnica tra Citilink Indonesia, la Commissione, l'AESA e gli Stati membri allo scopo di esaminare l'ampia documentazione fornita dalla compagnia aerea. Anche la DGCA era stata invitata a questa riunione ma ha ritenuto che in questo momento la sua partecipazione non fosse necessaria. Sulla base di tale riunione la Commissione lavorerà con la DGCA per ottenere tutti i chiarimenti necessari per decidere se e quando proporre la revoca delle restrizioni imposte a Citilink Indonesia.
- (25) Nella sua lettera del 23 ottobre 2013 la DGCA ha inoltre fornito informazioni aggiornate concernenti altri vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza. Essa ha informato la Commissione che, il 23 aprile 2013, è stato rilasciato a PT Batik Air Indonesia il COA n. 121-050. Tuttavia, poiché la DGCA non ha fornito elementi in grado di dimostrare che la sorveglianza in materia di sicurezza del suddetto vettore aereo è assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore in questione debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.
- (26) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea continuano ad incoraggiare gli sforzi della DGCA rivolti al conseguimento dell'obiettivo di stabilire un sistema aeronautico pienamente conforme alle norme dell'ICAO.

#### Vettori aerei del Kazakistan

- (27) La Commissione ha proseguito attivamente le proprie consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan

al fine di ottenere informazioni e monitorare i progressi compiuti da queste ultime nei loro sforzi di lungo termine per assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Kazakistan nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza.

- (28) In particolare, in una lettera datata 8 agosto 2013, la commissione per l'aviazione civile (“CAC”) del Kazakistan ha fornito informazioni in merito alle attività di ricertificazione in corso volte ad allineare le procedure e le pratiche per il rilascio e la sorveglianza dei certificati di operatore nel Kazakistan a quelle dell'ICAO. CAC ha inoltre comunicato che, a seguito di quanto sopra, diversi operatori aerei si sono visti sospendere o revocare il proprio certificato.
- (29) Il 18 ottobre 2013, la Commissione ha ricevuto dei documenti che confermano da un lato la revoca di sei certificati di operatore aereo (“COA”) appartenenti ai vettori Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air e Kazair West (che era già stato ricertificato nell'ambito del lavoro aereo ed era già stato rimosso dall'elenco di cui all'allegato A<sup>(1)</sup>), nonché la sospensione fino al 4 agosto 2013 dei COA dei vettori Semeyavia e Irtysh Air. Successivamente, CAC ha inoltre comunicato che il COA di Semeyavia nel frattempo era scaduto e che l'operatore non aveva chiesto una proroga o un nuovo rilascio. Il COA di Irtysh Air è stato sospeso per un ulteriore periodo indeterminato. Dato che la sospensione di un COA è una misura temporanea che non comporta necessariamente la cessazione delle operazioni di volo del vettore, Irtysh Air deve restare nell'elenco di cui all'allegato A. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che sei operatori aerei: Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air e Semeyavia debbano essere rimossi dall'elenco di cui all'allegato A.
- (30) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sostengono le misure adottate dalle competenti autorità del Kazakistan relative all'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile conforme alle norme internazionali di sicurezza. A questo riguardo, essa le invita ad accelerare e intensificare gli sforzi per l'attuazione del piano di azione correttivo concordato con l'ICAO, concentrandosi sulla risoluzione immediata delle due criticità significative in materia di sicurezza. La Commissione incoraggia inoltre la partecipazione attiva del Kazakistan al progetto TRACECA dell'Unione per la sicurezza del trasporto aereo al fine di migliorare le conoscenze e l'esperienza degli ispettori CAC in materia di sicurezza.
- (31) la Commissione mantiene l'impegno a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una visita in loco in Kazakistan e preparare una verifica del caso presso il comitato per la sicurezza aerea, dopo che saranno stati realizzati sufficienti progressi nella correzione delle carenze individuate in materia di sicurezza.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 1146/2012 della Commissione, del 3 dicembre 2012 (GU L 333 del 5.12.2012, pag. 7).

- (32) Per quanto riguarda le operazioni di volo di Air Astana verso l'Unione, gli Stati membri e l'AESA hanno confermato che non sono emerse specifiche criticità dalle ispezioni di rampa effettuate negli aeroporti dell'Unione nel quadro del programma SAFA. Tuttavia, le autorità competenti degli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di Air Astana ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. Su tale base, la Commissione intende preparare una revisione delle attuali limitazioni imposte alle operazioni di Air Astana per il prossimo comitato di sicurezza aerea.

#### Vettori aerei del Kirghizistan

- (33) Sono in corso consultazioni della Commissione con le autorità competenti del Kirghizistan allo scopo di individuare eventuali vettori aerei la cui certificazione e sorveglianza soddisferebbero le norme internazionali in materia di sicurezza e per i quali si potrebbe prevedere un graduale allentamento delle restrizioni.
- (34) Tuttavia, come era già avvenuto in occasione della riunione del comitato per la sicurezza aerea del giugno 2013, anche nel caso della riunione del novembre 2013, le autorità kirghise non hanno presentato osservazioni scritte che avrebbero consentito alla Commissione di preparare una revisione del caso. Inoltre, data la mancanza di elementi di prova presentati dal Kirghizistan, la Commissione non può proporre la rimozione dall'elenco comunitario di operatori kirghisi i cui certificati di operatore aereo ("COA") non permettono loro di effettuare operazioni di trasporto aereo commerciale.
- (35) Il 24 ottobre 2013 la Commissione ha ricevuto copia del COA e delle specifiche operative del vettore recentemente certificato TEZ JET che ha iniziato ad effettuare voli commerciali il 1° agosto 2013. Non sono pervenute le copie di documenti relativi ad altri tre vettori aerei recentemente certificati — Kyrgyz Airlines, S. Group International e Heli Sky, che d'altro canto figurano sul sito web ufficiale delle autorità competenti del Kirghizistan. Dato che le autorità competenti del Kirghizistan non hanno fornito elementi che dimostrino che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi quattro vettori viene effettuata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International e Heli Sky debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (36) La Commissione invita le autorità competenti del Kirghizistan a accelerare i lavori per correggere le carenze in materia di sicurezza tra cui quelle individuate dall'ICAO ed a comunicare periodicamente alla Commissione i progressi compiuti per quanto riguarda la sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nel Kirghizistan, per consentire alla Commissione di presentare al comitato per la sicurezza aerea una proposta di riesame del caso. A questa condizione, la Commissione resta impegnata a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una valutazione in materia di sicurezza in loco diretta a confermare che le autorità competenti del Kirghizistan sono in grado di esercitare le loro funzioni di sorveglianza in conformità alle norme internazionali e preparare una revisione del caso presso il comitato per la sicurezza aerea.

#### Vettori aerei del Libano

- (37) Dal 5 all'11 dicembre 2012 l'ICAO ha effettuato una ICVM in Libano e ha esaminato i progressi compiuti nella correzione delle carenze riscontrate in occasione dell'audit USOAP effettuato dall'ICAO sul sistema dell'aviazione civile del Libano tra il 1° e il 9 luglio 2008. Successivamente a questa ICVM la complessiva mancanza di applicazione effettiva degli otto elementi critici ("CEs") ha registrato un lieve miglioramento.
- (38) Durante la missione, il gruppo di lavoro ICVM ha individuato una SSC relativa alla procedura di certificazione di operatore aereo. Si è constatato che il Libano ha rilasciato o rinnovato il COA e le specifiche operative di due vettori internazionali di linea e di un certo numero di titolari di COA più piccoli impegnati in operazioni di volo internazionali senza effettuare nessuna delle attività di certificazione previste. Il 31 gennaio 2013 il comitato di convalida delle SSC dell'ICAO ha confermato il persistere della SSC.
- (39) L'analisi svolta dalla Commissione, dall'AESA e dagli Stati membri della relazione finale dell'ICVM dell'ICAO del dicembre 2012, indica che il Libano incontra problemi nell'assicurare l'effettiva applicazione delle pratiche standard e raccomandate in due delle aree USOAP analizzate: aeronavigabilità ("AIR") e indagini sugli incidenti ("AIG"). Inoltre, la capacità dello Stato sembra risentire dei gravi rilievi concernenti altre quattro delle aree USOAP analizzate.
- (40) Il 12 novembre 2013 la Commissione ha invitato le autorità competenti del Libano a una riunione di consultazione tecnica alla quale hanno partecipato l'AESA e il rappresentante di uno Stato membro dell'UE. Nel corso della riunione le autorità competenti libanesi hanno fornito informazioni in merito alla futura nuova legge sull'aviazione (legge n. 481/2002) che prevede l'istituzione di un'autorità per l'aviazione civile indipendente, ma che non è stata ancora adottata a causa della instabilità politica del paese. La sua adozione dipende dalla formazione di un nuovo governo, che consentirà quindi la nomina del nuovo consiglio di amministrazione dell'autorità, previsto nel 2014. Le autorità competenti hanno dichiarato di aver intrapreso senza indugi le iniziative che consentono di affrontare le carenze stabilite nel piano di azione correttivo del dell'ICAO ("PAC"). Sulla base di questa riunione, le autorità competenti libanesi sono state invitate a presentare informazioni concernenti la sorveglianza dei loro vettori aerei. La Commissione e l'AESA valuteranno la documentazione ricevuta, tenendo conto delle informazioni supplementari provenienti dall'ICAO per quanto riguarda le attività intraprese per risolvere le SSC. La Commissione incoraggia inoltre la partecipazione attiva del Libano al MASC (Mediterranean Aviation Safety Cell) dell'Unione al fine di promuovere l'istituzione del programma statale di sicurezza ("SSP") e rafforzare il quadro normativo in materia di sicurezza aerea del Libano.

(41) Sulla base della situazione descritta nei considerandi da 37 a 40, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea ritengono necessario proseguire le consultazioni formali con le autorità libanesi a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.

#### **Vettori aerei della Libia**

(42) Continuano le consultazioni con le autorità competenti libiche ("LYCAA") dirette a ottenere conferma che la Libia sta progredendo nel suo lavoro di riforma del proprio sistema di sicurezza dell'aviazione civile, in particolare nell'assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Libia sia conforme alle norme di sicurezza internazionali.

(43) Il 7 ottobre 2013 la Commissione ha scritto alla LYCAA chiedendo un aggiornamento per quanto riguarda la ricertificazione dei vettori aerei libici. Nella sua risposta del 29 ottobre 2013 la LYCAA ha chiesto di poter esporre i progressi compiuti in una riunione con la Commissione e inoltre di essere sentita presso il comitato per la sicurezza aerea in novembre.

(44) Nella sua lettera del 29 ottobre 2013 la LYCAA ha confermato alla Commissione che avrebbe mantenuto le restrizioni esistenti sui voli all'interno dell'Unione su tutti i vettori aerei e che ogni modifica sarebbe stata subordinata ad un accordo tra la LYCAA, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea.

(45) Nel corso di una riunione svoltasi il 7 novembre 2013 la Commissione, l'AESA e rappresentanti degli Stati membri hanno discusso con la LYCAA e i vettori Libyan Airlines e Afriqyah Airways. Durante queste discussioni la LYCAA ha dichiarato che, a suo avviso, era stata completata la procedura di ricertificazione in cinque fasi per Libyan Airlines e che a questa compagnia avrebbe dovuto essere consentito di operare all'interno dell'Unione. Nel corso della riunione è stata consegnata alla Commissione la documentazione delle attività intraprese dalla LYCAA nella procedura di ricertificazione.

(46) Il 19 novembre 2013 LYCAA e Libyan Airlines sono stati sentiti dal comitato per la sicurezza aerea. La LYCAA ha informato il comitato per la sicurezza aerea che era stata completata la procedura di ricertificazione in cinque fasi per Libyan Airlines, e che a questa compagnia, a parere della LYCAA, avrebbe dovuto essere consentito di servire rotte all'interno dell'Unione.

(47) Tuttavia, la LYCAA ha confermato esplicitamente alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea che qualsiasi attenuazione delle attuali restrizioni di volo all'interno dell'Unione sarebbe subordinata ad un accordo tra la LYCAA, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea.

(48) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno osservato quanto segue:

— i documenti trasmessi a sostegno della ricertificazione di Libyan Airlines presentati al comitato non hanno potuto essere oggetto di una valutazione sufficiente in tempo utile per la riunione del comitato;

— a seguito di domande fatte da membri del comitato, è emerso che il numero di ispettori LYCAA è insufficiente per i compiti dell'autorità;

— i voli di aereoambulanza condotti commercialmente da operatori libici non sono stati sufficientemente limitati dalla LYCAA all'interno dello spazio aereo dell'Unione in violazione dell'accordo tra LYCAA, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea;

— alcuni di questi voli sono stati sottoposti ad ispezioni a terra e in diverse occasioni sono state riscontrate carenze significative.

(49) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno dichiarato che LYCAA, prima di prendere in considerazione il rilascio di un'autorizzazione a suoi vettori di volare nell'Unione deve dimostrare, in modo soddisfacente per la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea, che la procedura di ricertificazione è stata effettivamente completata e che è in atto una sorveglianza continua sostenibile in conformità alle norme ICAO. Ove ciò non fosse dimostrato in modo soddisfacente per la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea, la Commissione si vedrebbe costretta ad adottare misure immediate per impedire ai vettori aerei di operare all'interno dell'Unione.

#### **Vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania**

(50) Ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri hanno verificato l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa effettuate su aeromobili di vettori aerei titolari di licenze rilasciate in Mauritania. L'analisi SAFA più recente dell'AESA, indica che sono state effettuate cinque ispezioni su aeromobili di Mauritania Airlines International ("MAI"). L'analisi dell'AESA delle lacune rilevate durante le suddette ispezioni SAFA mostra una tendenza preoccupante. Le ispezioni hanno evidenziato una serie di carenze, alcune delle quali hanno un impatto diretto sulla sicurezza, in particolare per quanto riguarda le condizioni di manutenzione. Successivamente all'analisi, sono state effettuate altre due ispezioni nell'ottobre 2013 che hanno confermato la tendenza individuata e la natura delle carenze.

(51) L'AESA ha informato le autorità nazionali della Mauritania ("ANAC") in merito ai suddetti risultati SAFA non ottimali. ANAC è stata invitata ad adottare azioni correttive ed a informare l'Agenzia in merito alle stesse. Il 14 ottobre 2013, l'ANAC ha risposto indicando che il primo volo verso l'Europa è avvenuto l'8 maggio 2013 e che, secondo il suo indicatore, si è potuta osservare una tendenza al miglioramento. Agli ispettori in materia di sicurezza ANAC sono state impartite istruzioni specifiche di vietare i voli verso l'Europa con aeromobili aventi rilievi SAFA classificati nelle categorie 2 o 3.

(52) La Spagna ha informato il comitato per la sicurezza aerea di aver recentemente familiarizzato altri quattro ispettori ANAC con le ispezioni SAFA, il che dovrebbe tradursi in un miglioramento della situazione.

- (53) La Commissione e il comitato di sicurezza aerea hanno preso atto che l'ANAC e MAI devono proseguire gli sforzi per migliorare la situazione. La Commissione inoltre ricorderà alla Mauritania l'importanza degli impegni che essa ha assunto in relazione al suo piano di azioni correttive per quanto riguarda la necessità di effettuare un'analisi approfondita delle cause, e chiederà le relazioni periodiche che l'ANAC e MAI devono presentare.
- (54) Qualora i risultati delle future ispezioni di rampa SAFA o di qualsiasi altra informazione pertinente sotto il profilo della sicurezza, dovessero indicare un degrado delle norme di sicurezza internazionali sotto un livello accettabile, la Commissione si vedrebbe costretta ad adottare iniziative a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### Vettori aerei del Mozambico

- (55) Le competenti autorità del Mozambico ("IACM") hanno riferito in merito all'attuazione in corso del PAC già presentato e approvato dall'ICAO. La relazione più recente sull'avanzamento dei lavori, pervenuta il 29 ottobre 2013, riferisce che IACM ha continuato ad affrontare le criticità USOAP ancora non risolte sotto il profilo delle questioni di procedura connesse, ma la convalida dell'ICAO dei progressi comunicati è ancora pendente e sarà notificata non appena possibile. È stata stabilita la politica di addestramento di IACM ed è in corso il programma corrispondente.
- (56) Nella stessa occasione, IACM ha indicato di aver continuato la procedura di ricertificazione di operatori aerei in piena conformità alle SARP dell'ICAO e, finora, dodici operatori (CFM — Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (ex CFA-Mozambique) e TTA SARL) sono stati ricertificati in conformità all'elenco fornito da IACM. Dato che le autorità competenti del Mozambico non sono state in grado di fornire la prova che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi dodici vettori aerei sia assicurata in conformità alle norme internazionali di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si è valutato che CFM — Transportes e Trabalho AÉREO S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (ex CFA-Mozambique) e TTA SARL devono essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (57) Gli altri cinque operatori che figuravano precedentemente all'allegato A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter e VR Cropsprayers Lda) non sono stati ricertificati. Sebbene non inseriti nell'elenco degli operatori ricertificati presentato dalle autorità, questi cinque operatori aerei figurano ancora nell'elenco sul sito web dell'IACM. Dato che le autorità competenti del Mozambico non sono state in

grado di fornire elementi che dimostrino che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi cinque vettori viene effettuata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter e VR Cropsprayers Lda debbano restare nell'elenco di cui all'allegato A.

- (58) Gli sforzi diretti allo sviluppo di capacità sono continuati con l'assunzione di professionisti nazionali con un totale di 15 persone da assumere entro il 2013 (per rinforzare le aree Operations & Licensing, Navigation & Aerodromes, Airworthiness, Rulemaking & Enforcement, Air Transport Agreements, e Administration) e altre 4 persone (Navigation & Aerodromes) entro il 2014. Nell'ottobre 2013 è stato inoltre messo a disposizione un esperto AGA (Aerodromes, Air Routes and Ground Aids) nell'ambito di un progetto sponsorizzato dall'ICAO per rafforzare tale area.
- (59) IACM ha inoltre riferito che il vettore aereo Linhas Aéreas de Moçambique ("LAM") ha proseguito nell'attuazione delle fasi avanzate, soprattutto la fase III, del loro sistema di gestione della sicurezza ("SMS"). Sono stati nominati Safety Manager e Safety Officer in tutti i settori operativi mentre è in corso la formazione su SMS e acquisizione di strumenti informatici per l'integrazione del sistema di qualità con l'SMS. Contemporaneamente, e in seguito ad un audit positivo effettuato nel giugno 2013, LAM ha rinnovato la sua certificazione IOSA (IATA Operational Safety Audit Programme) che è ora valida fino ad ottobre 2015. Anche il sistema di qualità di LAM ha superato un audit nell'agosto 2013 e ha rivalidato la sua certificazione ISO 9001.
- (60) IACM ha chiesto una ICVM al fine di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del PAC e l'ICAO ne sta programmando l'effettuazione in aprile 2014.
- (61) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno apprezzato i progressi riferiti dalle autorità competenti del Mozambico nella correzione delle carenze individuate dall'ICAO, in particolare quelle dirette allo sviluppo di capacità interne, e ne ha incoraggiato gli sforzi per completare il lavoro di realizzazione di un sistema di aviazione pienamente conforme alle norme ICAO.
- (62) La Commissione e il comitato di sicurezza aerea hanno inoltre riconosciuto e accolto con favore i duraturi miglioramenti riferiti da LAM nel costante sforzo per aderire e adottare norme di sicurezza internazionali.
- #### Vettori aerei del Nepal
- (63) Un audit effettuato dall'ICAO nel maggio 2009 ha confermato che il livello di attuazione da parte del Nepal delle norme internazionali in materia di sicurezza era relativamente ben al di sotto della media mondiale.

- (64) L'audit ha dimostrato che l'autorità competente del Nepal ("CAAN") non era in grado di assicurare l'effettiva applicazione delle norme di sicurezza internazionali nelle aree delle operazioni di volo, dell'aeronavigabilità e delle indagini sugli incidenti e che sussistevano significative criticità che incidavano sulla capacità del paese anche nelle aree della legislazione primaria in materia aeronautica e dei regolamenti sull'aviazione civile, dell'organizzazione dell'aviazione civile e in quelle del rilascio delle licenze e dell'addestramento del personale.
- (65) Nell'arco di due anni, tra l'agosto 2010 e il settembre 2012, si sono verificati in Nepal, con aeromobili registrati in questo paese, cinque incidenti mortali che hanno coinvolto cittadini dell'Unione. Inoltre, nel 2013, si sono verificati altri tre incidenti. L'alto tasso di incidenti indicherebbe l'esistenza di carenze sistemiche in materia di sicurezza.
- (66) Sulla base di informazioni provenienti da consultazioni tra CAAN e la Commissione e l'AESA, il comitato per la sicurezza aerea ha riesaminato la situazione in materia di sicurezza del trasporto aereo in Nepal per la prima volta nel corso della riunione del comitato del giugno 2013.
- (67) Nonostante le gravi carenze riscontrate e l'elevato numero di incidenti aerei, il comitato per la sicurezza aerea è stato favorevolmente impressionato dalle iniziative prese dalle autorità competenti, ma ha dichiarato che una verifica dei risultati dell'ICVM dell'ICAO ed altre informazioni concernenti la sicurezza potrebbero indurre la Commissione a intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (68) Nel luglio 2013 l'ICAO ha svolto un'ICVM che ha individuato una criticità significativa in materia di sicurezza ("SSC") relativa all'esercizio di aeromobili. Il PAC iniziale presentato da CAAN all'ICAO per correggere le carenze rilevate nella SSC non è stato completato entro i tempi concordati e quindi sussiste sempre la SSC in questione. La relazione integrale della ICVM non è ancora disponibile.
- (69) Il 19 novembre 2013 il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni di CAAN delle azioni relative al miglioramento della sicurezza del trasporto aereo in Nepal. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno accertato che nonostante gli sforzi significativi espletati da CAAN sussistono ancora notevoli criticità relative a rischi per la sicurezza del trasporto aereo che non sono sufficientemente contenuti.
- (70) Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ascoltato le presentazioni fatte dall'associazione degli operatori di compagnie aeree del Nepal, Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air e Shree Airlines.
- (71) Le presentazioni dai vettori aerei hanno riguardato soprattutto la gestione della sicurezza e l'addestramento dei piloti e il comitato per la sicurezza aerea è stato favorevolmente impressionato dall'atteggiamento professionale delle compagnie aeree nei confronti del problema della sicurezza aerea in generale.
- (72) Nonostante gli sforzi profusi da CAAN non ci sono elementi sufficienti che dimostrino un chiaro e sostenibile miglioramento. Questa constatazione è corroborata dall'emanazione di una SSC da parte dell'ICAO e dalla mancanza di capacità di correggere effettivamente i problemi da essa individuati.
- (73) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto che, mentre CAAN si trova in una fase di sviluppo delle capacità, essa non dispone ancora delle necessarie capacità per garantire l'adempimento dei suoi obblighi internazionali.
- (74) Mentre alcuni dei vettori aerei possono disporre di risorse sufficienti per gestire la sicurezza in conformità ai loro obblighi, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea ritengono che le carenze di CAAN portino ad una situazione in cui essa non è in grado di garantire la sicurezza dei suoi vettori.
- (75) Sulla base della situazione descritta ai considerandi da 63 a 74, e sulla base dei criteri comuni, si ritiene che tutti i vettori aerei certificati in Nepal non soddisfino le norme di sicurezza pertinenti e pertanto devono essere soggetti ad un divieto operativo e inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (76) La Commissione, con l'assistenza dell'AESA e degli Stati membri, è pronta ad effettuare una visita in loco in Nepal, se possibile prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea, per valutare ulteriormente le capacità di CAAN e dei principali vettori aerei del Nepal, al fine di stabilire se siano possibili eventuali mitigazioni del divieto operativo.
- (77) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea riconoscono le difficoltà incontrate da CAAN ed esamineranno le possibilità di ampliare il già esistente programma di cooperazione tecnica tra CAAN e l'AESA.

#### **Vettori aerei delle Filippine**

- (78) Cebu Pacific ha deciso di non partecipare alla riunione di giugno del comitato per la sicurezza aerea, a causa di un incidente subito dal vettore il 2 giugno 2013 all'aeroporto internazionale di Davao che ha comportato un'uscita di pista.
- (79) Successivamente alla riunione di giugno del comitato per la sicurezza aerea l'Autorità per l'aviazione civile delle Filippine (CAAP) e il vettore aereo Cebu Pacific hanno presentato della documentazione per consentire alla Commissione di avere un quadro più chiaro per quanto riguarda le iniziative in materia di sicurezza di Cebu Pacific e della CAAP per quanto riguarda l'incidente in questione. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto dei continui sforzi positivi della CAAP e hanno apprezzato l'impegno preso con la Commissione in relazione al suddetto incidente.
- (80) La Commissione ha invitato i rappresentanti della CAAP e di Cebu Pacific ad una riunione tecnica per discutere più in dettaglio le iniziative in materia di sicurezza che sono state prese e altri fattori pertinenti relativi all'incidente.

- (81) Gli Stati membri hanno preso atto che, il 4 novembre 2013, Philippine Airlines ha ripreso i voli verso l'Unione dopo essere stata depennata nel luglio 2013 dall'allegato A dell'elenco di sicurezza UE. Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

#### **Vettori aerei della Federazione russa**

- (82) Gli aeromobili utilizzati da alcuni vettori aerei certificati nella Federazione russa e che operano negli aeroporti dell'Unione sono sottoposti a ispezioni di rampa SAFA prioritarie per verificarne la conformità alle norme di sicurezza internazionali. Le autorità competenti degli Stati membri e l'AESA informano costantemente le loro controparti della Federazione russa in merito alle criticità individuate invitandole a prendere iniziative per correggere tutti i casi di non conformità alle norme ICAO.
- (83) Nel frattempo la Commissione prosegue il dialogo sulle questioni di sicurezza aerea con le autorità competenti della Federazione russa, in particolare per garantire che eventuali rischi attualmente derivanti da una modesta prestazione sotto il profilo della sicurezza di vettori aerei certificati nella Federazione russa siano adeguatamente contenuti.
- (84) Il 7 novembre 2013, la Commissione, assistita dall'AESA e da diversi Stati membri, ha tenuto una riunione con i rappresentanti della Agenzia federale russa per il trasporto aereo ("FATA") nel corso della quale quest'ultima ha fornito informazioni sulle misure intraprese dalla stessa autorità e dai vettori aerei interessati per correggere le criticità individuate nel corso delle ispezioni di rampa SAFA. In particolare, FATA ha dichiarato che essa vigila sulle prestazioni dei vettori aerei ed è pronta a intervenire, se necessario. Essa si avvale regolarmente dei risultati SAFA nella procedura di certificazione e ispezione o per il rilascio di approvazioni specifiche, al fine di verificare la conformità di una compagnia aerea.
- (85) Al fine di rispondere alle domande relative alle gravi critiche espresse nel rapporto SAFA, sono stati invitati a partecipare alla riunione del 7 novembre 2013 anche i rappresentanti del vettore "Kogalymavia". Le autorità russe competenti hanno informato di aver effettuato un'ispezione senza preavviso presso "Kogalymavia", nel corso della quale sono stati espressi gravi rilievi nelle aree della aeronavigabilità, delle operazioni di volo e della gestione di sicurezza. Al vettore aereo è stato concesso un mese per procedere alla correzione di tutte le criticità riscontrate. Successivamente, entro un termine di due settimane, FATA effettuerà un'ispezione e deciderà se limitare, sospendere o revocare il certificato di operatore aereo. La Commissione ha sottolineato che la flotta e le operazioni del suddetto vettore devono essere attentamente controllate unitamente ad un rafforzamento della sorveglianza in corso, al fine di poter confermare se è in atto un rapido miglioramento delle condizioni tecniche dei velivoli e della sicurezza dei voli. Se la situazione del vettore "Kogalymavia" non dovesse migliorare, o i provvedimenti presi dalle autorità non dovessero essere ade-

guati, la Commissione prenderà le opportune misure. Dato che una parte della flotta è registrata in Irlanda, l'autorità competente irlandese (IAA) adotterà le misure del caso.

- (86) La Commissione e l'AESA continueranno a monitorare da vicino la prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa che operano nell'Unione. A questo fine, le autorità competenti degli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle pertinenti norme di sicurezza attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili dei suddetti vettori ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. La Commissione continuerà a scambiare informazioni relative alla sicurezza con le autorità competenti russe al fine di avere conferma che le criticità emerse dalle ispezioni di rampa SAFA sono state adeguatamente risolte dai vettori aerei interessati.
- (87) Qualora dalle ispezioni di rampa, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse risultare che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### **Vettori aerei dello Yemen (Yemen Airways)**

- (88) La relazione di indagine concernente l'incidente di Yemen Airways ("Yemenia") verificatosi a Moroni, nelle isole Comore, il 29 giugno 2009 (2254 UTC) è stata pubblicata il 25 giugno 2013. In conformità alle norme internazionali la relazione è stata pubblicata dallo Stato delle Comore con la partecipazione di altri Stati, vale a dire Francia, Stati Uniti e Yemen. Alcuni partecipanti hanno espresso preoccupazione per quanto riguarda il tempo trascorso tra l'incidente e la pubblicazione della relazione finale.
- (89) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno accolto con favore la pubblicazione della relazione finale. Nelle sue conclusioni, riferendosi a Yemenia, la relazione afferma che l'incidente è stato causato da comportamento inadeguato dell'equipaggio nel controllo della traiettoria di volo dell'aeromobile che hanno portato quest'ultimo ad entrare in una condizione di volo in stallo senza recupero, con conseguente impatto con il mare. Il fattore che ha preceduto la condizione di volo in stallo è stato una manovra a vista non controllata durante una procedura di circuitazione notturna (night circling). Nella relazione si sostiene inoltre che l'equipaggio di Yemenia probabilmente non è stato in grado, a livello mentale, di reagire in maniera adeguata ai vari allarmi emessi nella cabina di pilotaggio. Inoltre, la relazione osserva che è mancata una procedura chiara che l'equipaggio dovrebbe seguire nel caso in cui una o entrambe le luci di allineamento di pista siano inutilizzabili.
- (90) La relazione sull'incidente ha espresso tre raccomandazioni principali: anzitutto che le autorità delle Comore introducano misure permanenti di emergenza adatte alla ricerca e successivo salvataggio in caso di incidente aereo che avvenga in mare vicino ai suoi aeroporti; in secondo luogo che le autorità yemenite assicurino che tutti gli equipaggi che effettuano voli verso Moroni siano correttamente addestrati per il completamento di procedure di



manovra a vista con corridoio prescritto (MVI) e in terzo luogo che le autorità yemenite rivedano l'addestramento dei piloti di Yemenia in particolare per quanto riguarda la loro capacità di reagire a situazioni di emergenza

- (91) In seguito alla pubblicazione della relazione la Commissione ha organizzato una riunione a Bruxelles il 1° luglio 2013 alla quale erano presenti rappresentanti del comitato per l'aviazione civile araba ("ACAC") e dell'autorità meteorologica e dell'aviazione civile dello Yemen ("CAMA"). L'incontro è stato organizzato per dare la possibilità a CAMA di presentare le proprie osservazioni in merito alle principali conclusioni e raccomandazioni della relazione sull'incidente. In una lettera del 10 settembre scorso, la Commissione ha dichiarato che, pur non desiderando entrare negli aspetti tecnici della relazione, essa desiderava concentrarsi sulle prestazioni sotto il profilo della sicurezza di Yemenia e sulla sorveglianza di sicurezza applicata a questo vettore, in particolare poiché esso trasporta regolarmente cittadini europei. Più specificamente, la Commissione ha indicato che essa desiderava saperne di più in merito alle iniziative concrete prese da CAMA e Yemenia, in seguito alla pubblicazione della relazione sull'incidente.
- (92) Dato che non è pervenuta alcuna risposta, il 30 ottobre 2013, la Commissione ha inviato un'ulteriore lettera, sottolineando che, allo scopo di evitare una convocazione a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005, si chiedeva una risposta urgente ai quesiti posti in precedenza.
- (93) In una lettera del 7 novembre 2013, CAMA ha risposto comunicando alcuni dettagli relativi alle iniziative in materia di sicurezza adottate in conseguenza dell'incidente. Tali dettagli dovranno costituire la base per una riunione da tenersi con i rappresentanti di CAMA e Yemenia. In funzione dell'esito di questa riunione, la Commissione potrà mantenere consultazioni formali con i soggetti responsabili della sorveglianza normativa nei confronti dei vettori aerei certificati nello Yemen e con Yemenia, oppure la Commissione dovrà prendere in considerazione una convocazione a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### Vettori aerei dello Zambia

- (94) Il regolamento (CE) n. 619/2009 della Commissione del 13 luglio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 prevedeva che tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dello Zambia venissero inclusi nell'elenco di cui all'allegato A.
- (95) Tale decisione in conformità ai criteri comuni previsti dal regolamento (CE) n. 2111/2005, era giustificata da prove tra le quali i rilievi espressi nel corso di un audit USOAP (Universal Safety Oversight Audit) dell'ICAO, effettuato nel febbraio 2009, che ha portato alla pubblicazione di una criticità significativa di sicurezza ("SSC") concernente le operazioni, la certificazione e la sorveglianza degli aeromobili esercitata dall'autorità per l'aviazione civile dello Zambia.

- (96) Successivamente, nel dicembre 2012, l'ICAO ha visitato lo Zambia sotto gli auspici di una missione di convalida coordinata dell'ICAO (ICVM). Oggetto dell'ICVM era la SSC originale emessa in occasione dell'audit USOAP dell'ICAO, nel febbraio 2009, e le azioni correttive presentate dalle autorità dello Zambia in merito. In seguito alla ICVM, il comitato di convalida delle SSC ha concluso che la SSC poteva essere tolta.
- (97) La Commissione ha aggiornato il comitato per la sicurezza aerea in merito alla corrispondenza che essa ha avuto recentemente con le autorità dello Zambia.
- (98) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sono stati favorevolmente impressionati dai progressi compiuti dal Dipartimento dell'aviazione civile dello Zambia e hanno esortato le autorità di tale paese a proseguire i loro lavori al fine di arrivare, al momento opportuno e dopo le necessarie verifiche, a un allentamento delle attuali restrizioni operative.
- (99) L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconosce la necessità che le decisioni vengano prese rapidamente e, se del caso, con urgenza, date le implicazioni in termini di sicurezza. È pertanto essenziale, per la tutela delle informazioni sensibili e per ridurre al minimo l'impatto commerciale, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni all'interno dell'Unione, siano pubblicate ed entrino in vigore immediatamente dopo la loro adozione.
- (100) Occorre quindi modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (101) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per la sicurezza aerea.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

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

1. L'allegato A è sostituito dal testo riportato nell'allegato A del presente regolamento.
2. L'allegato B è sostituito dal testo riportato nell'allegato B del presente regolamento.

#### Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 3 dicembre 2013

*Per la Commissione,  
a nome del presidente*  
Siim KALLAS  
*Vicepresidente*

---

## ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA <sup>(1)</sup>

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Repubblica del Ghana
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica islamica di Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Repubblica islamica di Afghanistan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, ripreso nell'allegato B, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica d'Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

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

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Repubblica del Congo
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (DRC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica democratica del Congo (DRC)</b>
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Repubblica democratica del Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/2005)	LCG	Repubblica democratica del Congo (DRC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Repubblica democratica del Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Repubblica democratica del Congo (DRC)
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Gibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Guinea equatoriale, compresi i seguenti:</b>			<b>Guinea equatoriale</b>

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica gabonese</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC- G/DSA	EKG	Repubblica gabonese
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC- G/DSA	RVS	Repubblica gabonese
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC- G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC- G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC- G/DSA	SCY	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ANAC- G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC- G/DSA	SVG	Repubblica gabonese
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica d'Indonesia</b>



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR BORN INDONESIA	135-055	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
BATIK AIR	121-050	BTK	Repubblica d'Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Repubblica d'Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica d'Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica d'Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica d'Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica d'Indonesia
HEAVY LIFT	135-042	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica d'Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Repubblica d'Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica d'Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica d'Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica d'Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica d'Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MARTABUANA ABADION	135-049	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica d'Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica d'Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica d'Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica d'Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica d'Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica d'Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica d'Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica d'Indonesia
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakhstan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Kazakhstan</b>
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Repubblica del Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Repubblica del Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Repubblica del Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Repubblica del Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Repubblica del Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Repubblica del Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Repubblica del Kazakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Repubblica del Kazakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Repubblica del Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Repubblica del Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Repubblica del Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Repubblica del Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Repubblica del Kazakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Repubblica del Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Repubblica del Kazakhstan
LUK AERO (EX EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Repubblica del Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Repubblica del Kazakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Repubblica del Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Repubblica del Kazakhstan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Kirghizistan</b>
AIR BISHKEK (EX EASTOK AVIA)	15	EAA	Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CRS	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
HELI SKY	Sconosciuto	HAC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ AIRLINES	Sconosciuto	KGZ	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP INTERNATIONAL	Sconosciuto	IND	Repubblica del Kirghizistan
SKY BISHKEK	Sconosciuto	BIS	Repubblica del Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Repubblica del Kirghizistan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
SUPREME AVIATION	40	SGK	Repubblica del Kirghizistan
TEZ JET	46	TEZ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica del Kirghizistan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme.</b>			<b>Repubblica di Liberia</b>
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Mozambico</b>

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CR AVIATION	MOZ-14	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
ETA — AIR CHARTER	MOZ-04	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Repubblica del Mozambico
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.)	MOZ-01	LAM	Repubblica del Mozambico
MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Repubblica del Mozambico
OHI	MOZ-17	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAFARI AIR	MOZ-12	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SOLENTA AVIATION (Ex CFA – MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
TTA SARL	MOZ-16	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
VR CROSPRAYERS LDA	MOZ-06	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Nepal responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI S.	035-01	Sconosciuto	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Sconosciuto	Nepal
BUDDHA AIR	014/96	Sconosciuto	Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Sconosciuto	Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Sconosciuto	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Sconosciuto	Nepal

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
MAKALU AIR	057A/2009	Sconosciuto	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Sconosciuto	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	Sconosciuto	Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Sconosciuto	Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Sconosciuto	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Sconosciuto	Nepal
SITA AIR	033/2000	Sconosciuto	Nepal
TARA AIR	053/2009	MNA	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Sconosciuto	Nepal
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Philippine Airlines, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica delle Filippine</b>
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Repubblica delle Filippine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Repubblica delle Filippine
CM AERO SERVICES	20110401	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INAE AVIATION CORP.	2010028	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
LION AIR	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MAGNUM AIR	2012051	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SE-AIR) INTERNATIONAL	2012052	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Repubblica delle Filippine
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Sao Tomé e Principe</b>
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé e Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé e Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Sconosciuto	Sao Tomé e Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé e Principe

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Sconosciuto	Sao Tomé e Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé e Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Sconosciuto	Sao Tomé e Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	Sao Tomé e Principe
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Repubblica di Sierra Leone, compresi i seguenti:</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Sudan</b>
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Repubblica del Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Repubblica del Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Repubblica del Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Repubblica del Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Repubblica del Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Repubblica del Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Repubblica del Sudan



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Repubblica del Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Repubblica del Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Repubblica del Sudan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Regno dello Swaziland</b>
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Regno dello Swaziland
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica dello Zambia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

## ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI LE CUI ATTIVITÀ SONO SOGGETTE A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA <sup>(1)</sup>

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 5 aeromobili del tipo Boeing B777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B737-700	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Repubblica d'Angola
AIR ASTANA <sup>(1)</sup>	AK-0443-11	KZR	Repubblica del Kazakistan	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B 767, aeromobili del tipo Boeing B 757, aeromobili del tipo Airbus A319/320/321	L'intera flotta, tranne: gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B767, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B757, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Airbus A319/320/321, come indicato nel COA	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/DGACM	KMD	Unione delle Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Unione delle Comore
AFRIJET <sup>(2)</sup>	002/MTAC/ ANAC-G/DSA	ABS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50, 2 aeromobili del tipo Falcon 900	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AF; TR-AFR	Repubblica gabonese
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ ANAC	GBK	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica gabonese

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica gabonese; Repubblica del Sud Africa
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Repubblica del Ghana	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo DC8-63F	L'intera flotta, tranne: 9G-TOP e 9G-RAC	Repubblica del Ghana
IRAN AIR (*)	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo Airbus A300, 8 aeromobili del tipo Airbus A310, 1 aeromobile Boeing B737	L'intera flotta, tranne: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Repubblica islamica dell'Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Repubblica popolare democratica di Corea	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU - 204	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633	Repubblica popolare democratica di Corea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Repubblica del Madagascar	L'intera flotta, tranne: 3 aeromobili del tipo Boeing B737-300, 2 aeromobili del tipo ATR 72-500,	L'intera flotta, tranne: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Repubblica del Madagascar

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
				1 aeromobile del tipo ATR 42-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-320 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300		

(<sup>1</sup>) Per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione Air Astana è autorizzata a utilizzare unicamente i tipi specifici di aeromobili indicati, a condizione che siano immatricolati ad Aruba e che tutte le modifiche al COA siano tempestivamente comunicate alla Commissione ed a Eurocontrol.

(<sup>2</sup>) Per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione Afrijet è autorizzata a utilizzare unicamente i tipi specifici di aeromobili indicati.

(<sup>3</sup>) Per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione Gabon Airlines è autorizzata a utilizzare unicamente gli aeromobili specifici indicati.

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

**REGOLAMENTO (UE) N. 1265/2013 DELLA COMMISSIONE****del 4 dicembre 2013****recante divieto di pesca dello scorfano nella zona NAFO 3LN per le navi battenti bandiera portoghese**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 40/2013 del Consiglio, del 21 gennaio 2013, che stabilisce, per il 2013, le possibilità di pesca concesse nelle acque UE e, per le navi UE, in determinate acque non appartenenti all'UE, per alcuni stock ittici e gruppi di stock ittici che sono oggetto di negoziati o accordi internazionali <sup>(2)</sup>, fissa i contingenti per il 2013.
- (2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2013.

- (3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

Il contingente di pesca assegnato per il 2013 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

*Articolo 2***Divieti**

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

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

Fatto a Bruxelles, il 4 dicembre 2013

*Per la Commissione,  
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi  
e della pesca*

<sup>(1)</sup> GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 23 del 25.1.2013, pag. 54.

## ALLEGATO

N.	70/TQ40
Stato membro	Portogallo
Stock	RED/N3LN.
Specie	Scorfano ( <i>Sebastes</i> spp.)
Zona	NAFO 3LN
Data di chiusura	20.11.2013

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1266/2013 DELLA COMMISSIONE****del 5 dicembre 2013****recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Holsteiner Tilsiter (IGP)]**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 52, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 1151/2012 ha abrogato e sostituito il regolamento (CE) n. 510/2006 del Consiglio, del 20 marzo 2006, relativo alla protezione delle indicazioni geografiche e delle denominazioni d'origine dei prodotti agricoli e alimentari <sup>(2)</sup>.
- (2) A norma dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 510/2006, la domanda di registrazione della denominazione «Holsteiner Tilsiter» presentata dalla Germania è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(3)</sup>.
- (3) Le associazioni Dairy Australia Limited, Dairy Companies Association of New Zealand e il Consortium for Common Food Names hanno dichiarato opposizione a tale registrazione in conformità all'articolo 7, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (CE) n. 510/2006. Tali opposizioni sono state ritenute ricevibili ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 3, di detto regolamento.
- (4) Nelle opposizioni di cui sopra si sottolinea, in particolare, che la registrazione della denominazione in questione comprometterebbe l'esistenza di denominazioni, marchi commerciali o prodotti legalmente commercializzati da almeno cinque anni alla data di pubblicazione di cui all'articolo 6, paragrafo 2, e che la denominazione di cui si propone la registrazione sarebbe generica.

- (5) Con lettera del 2 maggio 2013 la Commissione ha invitato le parti interessate ad avviare idonee consultazioni.
- (6) La Germania e le associazioni che avevano notificato l'opposizione hanno raggiunto un accordo entro il termine previsto di tre mesi, accordo che è stato notificato alla Commissione il 16 luglio 2013.
- (7) Dalle consultazioni precitate è emerso che la preoccupazione principale degli oppositori riguarda unicamente lo statuto dei termini «Tilsit» e «Tilsiter», quest'ultimo contenuto nella denominazione composta «Holsteiner Tilsiter». Tuttavia, la protezione chiesta dal produttore riguarda solo la denominazione composta nel suo insieme. Conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, ultimo comma, del regolamento (UE) n. 1151/2012, i nomi «Tilsit» e «Tilsiter» possono continuare a essere utilizzati sul territorio dell'Unione purché siano rispettati i principi e le norme del suo ordinamento giuridico.
- (8) È pertanto opportuno iscrivere la denominazione «Holsteiner Tilsiter» nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

La denominazione che figura nell'allegato del presente regolamento è registrata.

In deroga al primo comma, i nomi «Tilsit» e «Tilsiter» possono continuare ad essere utilizzati nel territorio dell'Unione purché siano rispettati i principi e le norme del suo ordinamento giuridico.

*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 5 dicembre 2013

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> GU L 343 del 14.12.2012, pag. 1.<sup>(2)</sup> GU L 93 del 31.3.2006, pag. 12.<sup>(3)</sup> GU C 288 del 25.9.2012, pag. 9.

*ALLEGATO*

Prodotti agricoli destinati al consumo umano elencati nell'allegato I del trattato:

**Classe 1.3. Formaggi**

GERMANIA

Holsteiner Tilsiter (IGP)

---



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1267/2013 DELLA COMMISSIONE****del 5 dicembre 2013****recante duecentosettesima modifica del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alla rete Al-Qaeda**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio, del 27 maggio 2002, che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alla rete Al-Qaeda <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 7 bis, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 figura l'elenco delle persone, dei gruppi e delle entità a cui si applica il congelamento dei capitali e delle risorse economiche a norma del regolamento.
- (2) Il 25 novembre 2013 il Comitato per le sanzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite (CSNU) ha deciso di aggiungere una persona fisica al suo elenco

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

Fatto a Bruxelles, il 5 dicembre 2013

delle persone, dei gruppi e delle entità a cui si applica il congelamento dei capitali e delle risorse economiche.

- (3) Occorre pertanto aggiornare opportunamente l'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002.
- (4) Il presente regolamento deve entrare in vigore immediatamente per garantire l'efficacia delle misure ivi contemplate,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

L'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 è modificato in conformità dell'allegato del presente regolamento.

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

*Per la Commissione,  
a nome del presidente*

*Il Capo del servizio degli strumenti di politica estera*

<sup>(1)</sup> GU L 139 del 29.5.2002, pag. 9.

## ALLEGATO

L'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 è così modificato:

La voce seguente è aggiunta all'elenco "Persone fisiche":

"Abd-Al-Hamid **Al-Masli** (alias (a) Abd-al-Hamid Muhammad Abd-al-Hamid Al-Masli, (b) Abd-al-Hamid Musalli, (c) Hamid Masli, (d) Hamza al-Darnawi, (e) Hamzah al-Darnawi, (f) Hamza Darnawi, (g) Hamzah Darnawi, (h) Hamzah Dirnawi, (i) Hamza Darnavi, (j) Hamza al-Darnavi, (k) Abdullah Darnawi, (l) Abu-Hamzah al-Darnawi). Data di nascita: 1976. Luogo di nascita: (a) Darnah, Libia, (b) Danar, Libia. Nazionalità: libica. Altre informazioni: sarebbe stato localizzato in Waziristan, aree tribali ad amministrazione federale, Pakistan. Data di designazione di cui all'articolo 2 bis, paragrafo 4, lettera b): 26.11.2013."

---

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1268/2013 DELLA COMMISSIONE****del 5 dicembre 2013****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (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 di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione

da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.

- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

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

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 5 dicembre 2013

*Per la Commissione,  
a nome del presidente*

Jerzy PLEWA

*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 157 del 15.6.2011, pag. 1.

## ALLEGATO

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

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	AL	45,1
	MA	70,5
	TN	75,5
	TR	69,5
	ZZ	65,2
0707 00 05	AL	59,9
	MA	142,4
	TR	105,2
	ZZ	102,5
0709 93 10	MA	141,3
	TR	117,8
	ZZ	129,6
0805 10 20	AR	33,6
	AU	88,3
	TR	59,5
	UY	36,0
	ZA	56,5
	ZW	22,6
	ZZ	49,4
0805 20 10	AU	135,6
	MA	61,1
	TR	100,8
	ZA	150,1
	ZZ	111,9
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	TR	67,4
	ZZ	67,4
0805 50 10	TR	73,1
	ZZ	73,1
0808 10 80	BA	42,7
	MK	34,4
	NZ	160,5
	US	131,9
	ZA	200,6
	ZZ	114,0
0808 30 90	TR	130,9
	US	211,2
	ZZ	171,1

<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» corrisponde a «altre origini».

## DECISIONI

## DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 settembre 2013

**concernente la mobilitazione del Fondo di solidarietà dell'Unione europea, in conformità del punto 26 dell'accordo interistituzionale del 17 maggio 2006 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio e la sana gestione finanziaria**

(2013/714/UE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto l'accordo interistituzionale del 17 maggio 2006 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio e la sana gestione finanziaria <sup>(1)</sup>, in particolare il punto 26,

visto il regolamento (CE) n. 2012/2002 del Consiglio, dell'11 novembre 2002, che istituisce il Fondo di solidarietà dell'Unione europea <sup>(2)</sup>,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione europea ha istituito un Fondo di solidarietà dell'Unione europea (il «Fondo») per testimoniare solidarietà alla popolazione di regioni colpite da catastrofi.
- (2) L'accordo interistituzionale del 17 maggio 2006 consente di mobilitare il Fondo nei limiti di un massimale annuale di 1 miliardo di EUR.
- (3) Il regolamento (CE) n. 2012/2002 contiene le disposizioni che disciplinano la mobilitazione del Fondo.

- (4) La Slovenia, la Croazia e l'Austria hanno presentato una richiesta di intervento del Fondo in relazione a un'inondazione,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Nel quadro del bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio 2013 una somma pari a 14 607 942 EUR in stanziamenti di impegno e di pagamento è mobilitata nell'ambito del Fondo di solidarietà dell'Unione europea.

*Articolo 2*

La presente decisione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Strasburgo, l'11 settembre 2013

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

V. LEŠKEVIČIUS

<sup>(1)</sup> GU C 139 del 14.6.2006, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 311 del 14.11.2002, pag. 3.

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 2 dicembre 2013

**che definisce la posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in sede di conferenza ministeriale dell'Organizzazione mondiale del commercio con riguardo all'adesione della Repubblica dello Yemen all'Organizzazione mondiale del commercio**

(2013/715/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, l'articolo 100, paragrafo 2, e l'articolo 207, paragrafo 4, primo comma, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il 12 aprile 2000 il governo della Repubblica dello Yemen ha presentato una domanda di adesione all'accordo di Marrakech che istituisce l'Organizzazione mondiale del commercio (OMC), a norma dell'articolo XII di tale accordo.
- (2) Il 17 e il 19 luglio 2000 è stato istituito un gruppo di lavoro sull'adesione della Repubblica dello Yemen, con l'incarico di concordare condizioni di adesione accettabili per la Repubblica dello Yemen e per tutti i membri dell'OMC.
- (3) La Commissione, a nome dell'Unione, ha negoziato un'ampia serie di impegni di apertura del mercato da parte della Repubblica dello Yemen, che soddisfano le richieste dell'Unione.
- (4) Tali impegni figurano ora nel protocollo di adesione della Repubblica dello Yemen all'OMC.
- (5) L'adesione all'OMC dovrebbe dare un contributo positivo e durevole al processo di riforma economica e di sviluppo sostenibile avviato dalla Repubblica dello Yemen.

(6) È quindi opportuno approvare il protocollo di adesione.

(7) L'articolo XII dell'accordo che istituisce l'OMC dispone che le condizioni di adesione debbano essere concordate tra il membro aderente e l'OMC e approvate, per l'OMC, dalla conferenza ministeriale dell'OMC.

(8) È opportuno stabilire la posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione, in sede di conferenza ministeriale dell'OMC con riguardo all'adesione della Repubblica dello Yemen all'OMC,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in sede di conferenza ministeriale dell'OMC con riguardo all'adesione della Repubblica dello Yemen all'OMC è di approvazione dell'adesione.

*Articolo 2*

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

Fatto a Bruxelles, il 2 dicembre 2013

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

E. GUSTAS

## DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 4 dicembre 2013

**recante modifica della decisione di esecuzione 2011/861/UE recante deroga temporanea alle norme di origine di cui all'allegato II del regolamento (CE) n. 1528/2007 del Consiglio in considerazione della particolare situazione del Kenya con riguardo ai filetti di tonno**

[notificata con il numero C(2013) 8537]

(2013/716/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1528/2007 del Consiglio, del 20 dicembre 2007, recante applicazione dei regimi per prodotti originari di alcuni Stati appartenenti al gruppo degli Stati dell'Africa, dei Caraibi e del Pacifico (ACP) previsti in accordi che istituiscono, o portano a istituire, accordi di partenariato economico <sup>(1)</sup>, in particolare l'allegato II, articolo 36, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il 19 dicembre 2011 la Commissione ha adottato la decisione di esecuzione 2011/861/UE <sup>(2)</sup>, che concede una deroga temporanea alle norme di origine di cui all'allegato II del regolamento (CE) n. 1528/2007 in considerazione della particolare situazione del Kenya con riguardo ai filetti di tonno. Con la decisione di esecuzione 2012/208/UE <sup>(3)</sup>, la Commissione ha concesso una proroga della suddetta deroga temporanea fino al 31 dicembre 2013.
- (2) Il 22 luglio 2013 il Kenya ha chiesto, in conformità con l'allegato II, articolo 36, del regolamento (CE) n. 1528/2007, un'ulteriore proroga della suddetta deroga alle norme di origine, stabilite nello stesso allegato, per 2 000 tonnellate di filetti di tonno per il periodo dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2014. Il 3 ottobre 2013 il Kenya ha presentato ulteriori informazioni, corredandole di una richiesta riveduta di 1 500 tonnellate di filetti di tonno per il periodo dal 1° gennaio 2014 al 30 settembre 2014.
- (3) Secondo le informazioni trasmesse dal Kenya, le catture di tonno restano a livelli insolitamente bassi rispetto alle normali variazioni stagionali e gli armatori dei pescherecci non vogliono correre i rischi legati all'approvvigionamento di tonno originario a causa della pirateria. Pertanto, il Kenya non è ancora in grado di rispettare le norme di origine di cui all'allegato II del regolamento (CE) n. 1528/2007, dopo la scadenza della deroga alla data del 31 dicembre 2013.

- (4) Dato che la situazione del Kenya con riguardo ai filetti di tonno non è ancora migliorata sufficientemente, un'estensione della deroga è giustificata. La proroga dovrebbe essere concessa fino al 30 settembre 2014.
- (5) Occorre pertanto modificare di conseguenza la decisione di esecuzione 2011/861/UE.
- (6) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato del codice doganale,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La decisione di esecuzione 2011/861/UE è così modificata:

- 1) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 2*

La deroga di cui all'articolo 1 si applica ai prodotti e ai quantitativi indicati in allegato, dichiarati per l'immissione in libera pratica nell'Unione e provenienti dal Kenya, nel periodo dal 1° gennaio 2011 al 30 settembre 2014 o fino alla data di applicazione provvisoria dell'accordo di partenariato economico tra la Comunità dell'Africa orientale, da una parte, e l'Unione europea e i suoi Stati membri, dall'altra, se tale data è anteriore.»

- 2) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 6*

La presente decisione si applica dal 1° gennaio 2011 fino al 30 settembre 2014.»

- 3) l'allegato è sostituito dal testo di cui all'allegato della presente decisione.

*Articolo 2*

La presente decisione si applica a decorrere dal 1° gennaio 2014.

<sup>(1)</sup> GU L 348 del 31.12.2007, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Decisione di esecuzione 2011/861/UE della Commissione, del 19 dicembre 2011, recante deroga temporanea alle norme di origine di cui all'allegato II del regolamento (CE) n. 1528/2007 del Consiglio in considerazione della particolare situazione del Kenya con riguardo ai filetti di tonno (GU L 338 del 21.12.2011, pag. 61).

<sup>(3)</sup> Decisione di esecuzione 2012/208/UE della Commissione, del 20 aprile 2012, recante modifica della decisione di esecuzione 2011/861/UE recante deroga temporanea alle norme di origine di cui all'allegato II del regolamento (CE) n. 1528/2007 del Consiglio in considerazione della particolare situazione del Kenya con riguardo ai filetti di tonno (GU L 110 del 24.4.2012, pag. 39).

*Articolo 3*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 4 dicembre 2013

*Per la Commissione*  
Algirdas ŠEMETA  
*Membro della Commissione*

—  
ALLEGATO

«ALLEGATO

Numero d'ordine	Codice NC	Descrizione delle merci	Periodi	Quantitativi (in tonnellate)
09.1667	1604 14 16	Filetti di tonno	Dall'1.1.2011 al 31.12.2011	2 000
			Dall'1.1.2012 al 31.12.2012	2 000
			Dall'1.1.2013 al 31.12.2013	2 000
			Dall'1.1.2014 al 30.9.2014	1 500»



## DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 4 dicembre 2013

**che fissa il contributo finanziario dell'Unione alle spese sostenute nel contesto degli interventi d'urgenza realizzati per combattere l'influenza aviaria in Germania nel 2011**

[notificata con il numero C(2013) 8545]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(2013/717/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

decisione 90/424/CEE del Consiglio <sup>(3)</sup>, fissa norme relative alle spese ammesse a beneficiare della partecipazione finanziaria dell'Unione.

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la decisione 2009/470/CE del Consiglio, del 25 maggio 2009, relativa a talune spese nel settore veterinario <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 84 del regolamento finanziario e dell'articolo 94 del regolamento delegato (UE) n. 1268/2012 della Commissione, del 29 ottobre 2012, recante le modalità di applicazione del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione <sup>(2)</sup> (nel seguito «le modalità di applicazione»), l'impegno di spesa a carico del bilancio dell'Unione è preceduto da una decisione di finanziamento che determina gli elementi essenziali dell'azione comportante la spesa e che viene adottata dall'istituzione o dalle autorità da questa delegate.

(2) La decisione 2009/470/CE stabilisce le modalità della partecipazione finanziaria dell'Unione ad azioni veterinarie specifiche, compresi gli interventi d'urgenza. Al fine di sostenere l'eradicazione dell'influenza aviaria nel più breve tempo possibile è opportuno che l'Unione contribuisca finanziariamente alle spese ammissibili sostenute dagli Stati membri. L'articolo 4, paragrafo 3, primo e secondo trattino, di detta decisione stabilisce norme sulla percentuale da applicare alle spese sostenute dagli Stati membri.

(3) L'articolo 3 del regolamento (CE) n. 349/2005 della Commissione del 28 febbraio 2005, che stabilisce norme sul finanziamento comunitario degli interventi urgenti e della lotta contro certe malattie animali ai sensi della

(4) Con la decisione di esecuzione 2012/132/UE della Commissione del 15 febbraio 2012, relativa a una partecipazione finanziaria dell'Unione alle misure urgenti di lotta contro l'influenza aviaria in Germania, in Italia e nei Paesi Bassi nel 2011 <sup>(4)</sup> è stato concesso un contributo finanziario dell'Unione per gli interventi d'urgenza realizzati per combattere l'influenza aviaria, tra l'altro, in Germania nel 2011. Il 10 aprile 2012 la Germania ha presentato una richiesta ufficiale di rimborso, come previsto dall'articolo 7, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 349/2005.

(5) Il versamento del contributo finanziario dell'Unione è subordinato alla condizione che le attività programmate siano state effettivamente realizzate e che le autorità abbiano fornito tutte le informazioni necessarie entro i termini previsti.

(6) A norma dell'articolo 3, paragrafo 4, della decisione 2009/470/CE, la Germania ha immediatamente informato la Commissione e gli altri Stati membri sugli interventi attuati conformemente alla legislazione dell'Unione in tema di notifica e di eradicazione, nonché sui risultati conseguiti. A norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 349/2005 la domanda di rimborso è accompagnata da una relazione finanziaria, dai documenti giustificativi, da una relazione epidemiologica su ogni azienda i cui animali sono stati abbattuti o distrutti e dai risultati dei rispettivi controlli.

(7) È ora pertanto possibile fissare l'importo totale della partecipazione finanziaria dell'Unione alle spese ammissibili sostenute nel contesto dell'eradicazione dell'influenza aviaria in Germania nel 2011.

(8) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del Comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

<sup>(1)</sup> GU L 155 del 18.6.2009, pag. 30.

<sup>(2)</sup> GU L 362 del 31.12.2012, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 55 dell'1.3.2005, pag. 12.

<sup>(4)</sup> GU L 59 dell'1.3.2012, pag. 34.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Il contributo finanziario dell'Unione alle spese connesse all'eradicazione dell'influenza aviaria in Germania nel 2011 è fissato a 774 103,56 EUR.

*Articolo 2*

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione, che costituisce una decisione di finanziamento a norma dell'articolo 84 del regolamento finanziario.

Fatto a Bruxelles, il 4 dicembre 2013

*Per la Commissione*  
Tonio BORG  
*Membro della Commissione*

---

## DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 4 dicembre 2013

**che modifica l'allegato I della decisione 2004/211/CE per quanto riguarda la voce relativa al Brasile figurante nell'elenco dei paesi terzi e delle loro parti da cui sono autorizzate le importazioni nell'Unione di equidi vivi nonché di sperma, ovuli ed embrioni della specie equina, l'allegato II.D della decisione 92/260/CEE per quanto riguarda le prescrizioni relative ai test della morva e le decisioni 92/260/CEE, 93/196/CEE e 93/197/CEE per quanto riguarda alcune denominazioni geografiche**

[notificata con il numero C(2013) 8553]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/718/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 92/65/CEE del Consiglio, del 13 luglio 1992, che stabilisce norme sanitarie per gli scambi e le importazioni nella Comunità di animali, sperma, ovuli e embrioni non soggetti, per quanto riguarda le condizioni di polizia sanitaria, alle normative comunitarie specifiche di cui all'allegato A, sezione I, della direttiva 90/425/CEE<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 17, paragrafo 3, lettera a),

vista la direttiva 2009/156/CE del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativa alle condizioni di polizia sanitaria che disciplinano i movimenti di equidi e le importazioni di equidi<sup>(2)</sup> in provenienza dai paesi terzi, in particolare l'articolo 12, paragrafi 1 e 4, l'articolo 15, lettera a), l'articolo 16, paragrafo 2, e l'articolo 19, lettere a) e b),

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 92/65/CEE stabilisce le condizioni applicabili alle importazioni nell'Unione, tra l'altro, di sperma, ovuli ed embrioni della specie equina. Tali condizioni devono essere perlomeno equivalenti alle condizioni applicabili agli scambi tra Stati membri.
- (2) La direttiva 2009/156/CE stabilisce le condizioni di polizia sanitaria per le importazioni di equidi vivi nell'Unione. Essa dispone che le importazioni di equidi nell'Unione siano autorizzate soltanto in provenienza da paesi terzi, o da parti di territorio di paesi terzi ove si applichi la regionalizzazione, che da sei mesi siano indenni da morva.
- (3) La decisione 2004/211/CE della Commissione<sup>(3)</sup> stabilisce l'elenco dei paesi terzi, o delle loro parti ove si applichi la regionalizzazione, da cui gli Stati membri autorizzano l'importazione di equidi e di sperma, ovuli ed embrioni della specie equina, nonché le altre condizioni

applicabili a tali importazioni. Il Brasile è attualmente incluso in tale elenco, che figura nell'allegato I della decisione 2004/211/CE.

- (4) La decisione 92/260/CEE della Commissione<sup>(4)</sup> stabilisce le condizioni di polizia sanitaria e la certificazione veterinaria cui è subordinata l'ammissione temporanea di cavalli registrati.
- (5) La decisione 93/195/CEE della Commissione<sup>(5)</sup> stabilisce le condizioni di polizia sanitaria e le norme relative alla certificazione veterinaria cui è subordinata la reintroduzione di cavalli registrati per corse, competizioni e manifestazioni culturali dopo un'esportazione temporanea.
- (6) La decisione 93/196/CEE della Commissione<sup>(6)</sup> stabilisce le condizioni di polizia sanitaria e le norme relative alla certificazione veterinaria cui sono subordinate le importazioni di equidi da macello.
- (7) La decisione 93/197/CEE della Commissione<sup>(7)</sup> stabilisce le condizioni di polizia sanitaria e le norme relative alla certificazione veterinaria cui sono subordinate le importazioni di equidi registrati e di equidi da riproduzione e produzione.
- (8) La morva è presente in alcune parti del territorio del Brasile e di conseguenza le importazioni di equidi e di sperma, ovuli ed embrioni della specie equina sono autorizzate soltanto in provenienza dalla regione BR-1 del territorio di tale paese terzo figurante nella colonna 4 dell'allegato I della decisione 2004/211/CE. Gli Stati di Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal, Espírito Santo, Rondônia e Mato Grosso sono attualmente inclusi nella regione BR-1 del Brasile.

<sup>(1)</sup> GU L 268 del 14.9.1992, pag. 54.

<sup>(2)</sup> GU L 192 del 23.7.2010, pag. 1.

<sup>(3)</sup> Decisione 2004/211/CE della Commissione, del 6 gennaio 2004, che stabilisce l'elenco dei paesi terzi e delle parti di territorio dei paesi terzi da cui gli Stati membri autorizzano le importazioni di equidi vivi nonché di sperma, ovuli ed embrioni della specie equina e che modifica le decisioni 93/195/CEE e 94/63/CE (GU L 73 del 11.3.2004, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Decisione 92/260/CEE della Commissione, del 10 aprile 1992, relativa alle condizioni di polizia sanitaria e alla certificazione veterinaria cui è subordinata l'ammissione temporanea di cavalli registrati (GU L 130 del 15.5.1992, pag. 67).

<sup>(5)</sup> Decisione 93/195/CEE della Commissione, del 2 febbraio 1993, relativa alle condizioni di polizia sanitaria e alla certificazione veterinaria cui è subordinata la reintroduzione di cavalli registrati per corse, competizioni e manifestazioni culturali dopo un'esportazione temporanea (GU L 86 del 6.4.1993, pag. 1).

<sup>(6)</sup> Decisione 93/196/CEE della Commissione, del 5 febbraio 1993, relativa alle condizioni di polizia sanitaria e alla certificazione veterinaria cui sono subordinate le importazioni di equidi da macello (GU L 86 del 6.4.1993, pag. 7).

<sup>(7)</sup> Decisione 93/197/CEE della Commissione, del 5 febbraio 1993, relativa alle condizioni di polizia sanitaria e alla certificazione veterinaria cui sono subordinate le importazioni di equidi registrati e di equidi da riproduzione e produzione (GU L 86 del 6.4.1993, pag. 16).

- (9) In data 18 aprile, 16 maggio e 25 giugno 2013 il Brasile ha notificato all'Organizzazione mondiale per la salute animale (OIE) la conferma di casi di morva nei cavalli negli Stati di São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo e Rondônia. Il Brasile di conseguenza non ha più rilasciato certificati sanitari in conformità alla direttiva 2009/156/CE per l'intero gruppo di Stati federali inclusi nella regione BR-1.
- (10) Il 9 luglio 2013, il Brasile ha informato la Commissione delle misure adottate per evitare l'introduzione della morva nelle zone di tale paese terzo che figurano nella decisione 2004/211/CE e nelle quali la malattia non è presente. Tali misure comprendono almeno un test della morva, effettuato con esito negativo prima di spostare gli equidi dagli Stati in cui è stata registrata la presenza morva verso qualsiasi raggruppamento di equidi all'interno di tali Stati e verso altri Stati del Brasile. Il Brasile ha confermato che lo Stato di Rio de Janeiro è rimasto indenne da morva, poiché l'ultimo caso è stato segnalato il 16 luglio 2012.
- (11) Con lettera del 30 ottobre 2013 il Brasile ha segnalato un caso di morva nello Stato di Paraná.
- (12) Dato che gli Stati di São Paulo, Espírito Santo, Rondônia e Paraná non sono più indenni da morva e che le autorità competenti del Brasile hanno fornito garanzie per quanto riguarda l'assenza della malattia negli altri Stati federali attualmente inclusi nella regione BR-1 e nello Stato di Rio de Janeiro, la voce relativa a tale regione nell'allegato I della decisione 2004/211/CE deve essere modificata per eliminare dall'attuale elenco São Paulo, Espírito Santo, Rondônia e Paraná ed aggiungervi lo Stato di Rio de Janeiro.
- (13) Poiché il rischio di contrarre la morva è inferiore per i cavalli registrati rispetto ad altre categorie di equidi, occorre che l'importazione nell'Unione di equidi provenienti dal Brasile sia autorizzata solo per i cavalli registrati conformemente alle decisioni 92/260/CEE, 93/195/CEE e 93/197/CEE.
- (14) Il 25 febbraio 2013 la Commissione ha pubblicato la relazione<sup>(1)</sup> relativa a un audit sulle esportazioni nell'Unione di equidi e del loro materiale riproduttivo, effettuato in Brasile nell'ottobre 2012. Secondo tale relazione, è necessario sospendere le importazioni di sperma, ovuli ed embrioni di animali della specie equina dal Brasile, finché le azioni correttive raccomandate non saranno realizzate e verificate.
- (15) Il Brasile figura nel gruppo sanitario D nell'allegato I della decisione 92/260/CEE e i cavalli registrati destinati all'ammissione temporanea nell'Unione devono rispettare le norme di polizia sanitaria e di certificazione veterinaria stabilite nel modello di certificato sanitario D di cui all'allegato II di tale decisione. Per assicurare che i cavalli registrati temporaneamente ammessi nell'Unione siano indenni da morva, è opportuno includere nella parte III «Informazioni sanitarie» del modello di certificato la conferma che il cavallo registrato è stato sottoposto a un test di fissazione del complemento per la morva effettuato, con esito negativo, a una diluizione serica di 1:10 su un campione di sangue prelevato nei 10 giorni precedenti la spedizione nell'Unione.
- (16) Per ragioni di chiarezza e coerenza della normativa dell'Unione, gli elenchi dei paesi di cui al terzo trattino della parte III, lettera d), di ciascuno dei modelli di certificati da A ad E nell'allegato II della decisione 92/260/CEE, devono essere modificati per tener conto delle attuali denominazioni geografiche, già figuranti nell'allegato I di tale decisione.
- (17) È necessario adeguare la nota in calce 3 dell'allegato II della decisione 93/196/CEE, al fine di precisare che sono vietate le importazioni nell'Unione di equidi da macello provenienti dal Brasile.
- (18) Per le ragioni illustrate al considerando 13, occorre specificare nell'allegato I della decisione 93/197/CEE che le condizioni di polizia sanitaria e di certificazione veterinaria cui all'allegato II.D, di tale regolamento nel caso del Brasile si applicano solo alle importazioni di cavalli registrati.
- (19) Le decisioni 92/260/CEE, 93/196/CEE, 93/197/CEE e 2004/211/CE devono pertanto essere modificate di conseguenza.
- (20) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

L'allegato II della decisione 92/260/CEE è modificato conformemente all'allegato I della presente decisione.

#### Articolo 2

L'allegato II della decisione 93/196/CEE è modificato conformemente all'allegato II della presente decisione.

#### Articolo 3

L'allegato I della decisione 93/197/CEE è modificato conformemente all'allegato III della presente decisione.

#### Articolo 4

L'allegato I della decisione 2004/211/CE è modificato conformemente all'allegato IV della presente decisione.

<sup>(1)</sup> Relazione di audit 2012-6398, disponibile sul sito: [http://ec.europa.eu/food/fvo/rep\\_details\\_en.cfm?rep\\_id=3022](http://ec.europa.eu/food/fvo/rep_details_en.cfm?rep_id=3022)

*Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 4 dicembre 2013

*Per la Commissione*  
Tonio BORG  
*Membro della Commissione*

---

*ALLEGATO I*

L'allegato II della decisione 92/260/CEE è così modificato:

1) nel modello di certificato sanitario A, parte III, lettera d), il terzo trattino è sostituito dal seguente:

«— Emirati arabi uniti, Australia, Bielorussia, Canada, Svizzera, Groenlandia, Hong Kong, Islanda, Giappone, Repubblica di Corea, Montenegro, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, Macao, Malaysia (penisola), Norvegia, Nuova Zelanda, Serbia, Russia <sup>(1)</sup>, Singapore, Thailandia, Ucraina, Stati Uniti d'America»;

2) nel modello di certificato sanitario B, parte III, lettera d), il terzo trattino è sostituito dal seguente:

«— Emirati arabi uniti, Australia, Bielorussia, Canada, Svizzera, Groenlandia, Hong Kong, Islanda, Giappone, Repubblica di Corea, Montenegro, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, Macao, Malaysia (penisola), Norvegia, Nuova Zelanda, Serbia, Russia <sup>(1)</sup>, Singapore, Thailandia, Ucraina, Stati Uniti d'America»;

3) nel modello di certificato sanitario C, parte III, lettera d), il terzo trattino è sostituito dal seguente:

«— Emirati arabi uniti, Australia, Bielorussia, Canada, Svizzera, Groenlandia, Hong Kong, Islanda, Giappone, Repubblica di Corea, Montenegro, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, Macao, Malaysia (penisola), Norvegia, Nuova Zelanda, Serbia, Russia <sup>(1)</sup>, Singapore, Thailandia, Ucraina, Stati Uniti d'America»;

4) nel modello di certificato sanitario D la parte III è così modificata:

a) alla lettera d) il terzo trattino è sostituito dal seguente:

«— Emirati arabi uniti, Australia, Bielorussia, Canada, Svizzera, Groenlandia, Hong Kong, Islanda, Giappone, Repubblica di Corea, Montenegro, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, Macao, Malaysia (penisola), Norvegia, Nuova Zelanda, Serbia, Russia <sup>(1)</sup>, Singapore, Thailandia, Ucraina, Stati Uniti d'America»;

b) è aggiunto il seguente punto 1):

«1) <sup>(3)</sup> se il cavallo proviene dal Brasile <sup>(1)</sup>, è stato sottoposto a un test di fissazione del complemento per la morva effettuato, con esito negativo, a una diluizione serica di 1:10 su un campione di sangue prelevato il .....  
<sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup>, vale a dire nei 10 giorni precedenti la data di spedizione.»;

5) nel modello di certificato sanitario E, parte III, lettera d), il terzo trattino è sostituito dal seguente:

«— Emirati arabi uniti, Australia, Bielorussia, Canada, Svizzera, Groenlandia, Hong Kong, Islanda, Giappone, Repubblica di Corea, Montenegro, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, Macao, Malaysia (penisola), Norvegia, Nuova Zelanda, Serbia, Russia <sup>(1)</sup>, Singapore, Thailandia, Ucraina, Stati Uniti d'America».

---

## ALLEGATO II

Nell'allegato II della decisione 93/196/CEE la nota in calce 3 è sostituita dalla seguente:

«<sup>(3)</sup> Gruppi sanitari a norma dell'allegato I della direttiva 2004/211/CE della Commissione:

- Gruppo A: Svizzera (CH), Groenlandia (GL), Islanda (IS)  
 Gruppo B: Australia (AU), Bielorussia (BY), Montenegro (ME), ex Repubblica iugoslava di Macedonia (MK), Nuova Zelanda (NZ), Serbia (RS), Russia <sup>(1)</sup> (RU), Ucraina (UA)  
 Gruppo C: Canada (CA), Stati Uniti d'America (US)  
 Gruppo D: Argentina (AR), Cile (CL), Paraguay (PY), Uruguay (UY)  
 Gruppo E: Algeria (DZ), Israele (IL), Marocco (MA), Tunisia (TN)»

## ALLEGATO III

Nell'allegato I della decisione 93/197/CEE il testo relativo al «Gruppo sanitario D» è sostituito dal seguente:

«Gruppo sanitario D<sup>(1)</sup>

Argentina (AR), Barbados<sup>(3)</sup> (BB), Bermuda<sup>(3)</sup> (BM), Bolivia<sup>(3)</sup> (BO), Brasile<sup>(2)(3)</sup> (BR), Cile (CL), Cuba<sup>(3)</sup> (CU), Giamaica<sup>(3)</sup> (JM), Messico<sup>(2)</sup> (MX), Perù<sup>(2)(3)</sup> (PE), Paraguay (PY), Uruguay (UY)».

## ALLEGATO IV

Nell'allegato I della decisione 2004/211/CE la voce relativa al Brasile è sostituita dalla seguente:

		BR-0	Tutto il paese	D	—	—	—	—	—	—	—	—	—
«BR	Brasile	BR-1	Gli Stati: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal, Rio de Janeiro, Mato Grosso	D	X	X	X	—	—	—	—	—	—

**RETTIFICHE**

**Rettifica del regolamento (UE) n. 986/2012 del Consiglio, del 22 ottobre 2012, che chiarisce l'ambito di applicazione dei dazi antidumping definitivi istituiti dal regolamento (CE) n. 383/2009 sulle importazioni di determinati fili e trefoli per cemento armato precompresso e postcompresso, originari della Repubblica popolare cinese**

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 297 del 26 ottobre 2012)

A pagina 4, articolo 1:

*anziché:* «Trefoli galvanizzati (ma senza strati protettivi di altri materiali), composti da sette fili in cui il diametro del filo centrale sia di almeno il 3 % superiore al diametro degli altri sei fili, non sono colpiti dal dazio antidumping definitivo»

*leggi:* «Trefoli galvanizzati (ma senza strati protettivi di altri materiali), composti da sette fili in cui il diametro del filo centrale sia pari o non superiore al 3 % rispetto al diametro degli altri sei fili, non sono colpiti dal dazio antidumping definitivo».

---











EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea  
2985 Lussemburgo  
LUSSEMBURGO

IT