

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità

- ★ **Regolamento (CE) n. 1185/2003 del Consiglio, del 26 giugno 2003, relativo all'a-sportazione di pinne di squalo a bordo dei pescherecci** 1
- Regolamento (CE) n. 1186/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, recante fissa-zione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli 4
- Regolamento (CE) n. 1187/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, che fissa i prezzi rappresentativi e gli importi dei dazi addizionali all'importazione per i melassi nel settore dello zucchero 6
- Regolamento (CE) n. 1188/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, che fissa le restituzioni all'esportazione dello zucchero bianco e dello zucchero greggio come tali 8
- Regolamento (CE) n. 1189/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, che fissa l'importo massimo della restituzione all'esportazione di zucchero bianco a destinazione di determinati paesi terzi per la trentacinquesima gara parziale effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 1331/2002 10
- Regolamento (CE) n. 1190/2003 della Commissione, del 2 luglio 2003, che rettifica il regolamento (CE) n. 512/2003 relativo al rilascio di titoli di esportazione nel settore vitivinicolo 11
- Regolamento (CE) n. 1191/2003 della Commissione, del 2 luglio 2003, che rettifica il regolamento (CE) n. 120/2003 relativo al rilascio di titoli di esportazione nel settore vitivinicolo 12
- ★ **Regolamento (CE) n. 1192/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, che modi-fica il regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari ⁽¹⁾** 13
- Regolamento (CE) n. 1193/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, relativo alle offerte comunicate nell'ambito della gara per l'esportazione d'orzo di cui al regolamento (CE) n. 936/2003 17
- Regolamento (CE) n. 1194/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, relativo alle offerte comunicate nell'ambito della gara per l'esportazione di segala di cui al regola-mento (CE) n. 935/2003 18

(¹) Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

Regolamento (CE) n. 1195/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, relativo alle offerte comunicate nell'ambito della gara per l'esportazione di frumento tenero di cui al regolamento (CE) n. 934/2003	19
Regolamento (CE) n. 1196/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, relativo alle offerte comunicate nell'ambito della gara per l'importazione di sorgo di cui al regolamento (CE) n. 699/2003	20
Regolamento (CE) n. 1197/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, che fissa il coefficiente di riduzione da applicare nell'ambito del contingente tariffario comunitario per l'importazione di orzo, previsto dal regolamento (CE) n. 2376/2002	21
Regolamento (CE) n. 1198/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, che stabilisce in quale misura può essere dato seguito alle domande di diritto d'importazione presentate nel mese di giugno 2003 per i giovani bovini maschi destinati all'ingrasso	22
★ Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile	23

II Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità

Commissione

2003/489/CE:

★ Decisione della Commissione, del 25 giugno 2003, concernente misure di protezione relative alla malattia di Newcastle in Australia⁽¹⁾ [notificata con il numero C(2003) 1948]	37
---	----

Rettifiche

Rettifica del regolamento (CE) n. 1170/2003 della Commissione, del 30 luglio 2003, che fissa il prezzo del mercato mondiale del cotone non sgranato (GU L 162 dell'1.7.2003)	42
--	----

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

**REGOLAMENTO (CE) N. 1185/2003 DEL CONSIGLIO
del 26 giugno 2003
relativo all'asportazione di pinne di squalo a bordo dei pescherecci**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 37,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente al regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio, del 20 dicembre 2002, relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca ⁽³⁾, quest'ultima garantisce lo sfruttamento delle risorse acquatiche vive in condizioni sostenibili dal punto di vista sia economico che ambientale e sociale, e il Consiglio deve stabilire misure comunitarie che disciplinano l'accesso alle acque e alle risorse e l'esercizio sostenibile delle attività di pesca.
- (2) I pesci del taxon *Elasmobranchii*, che comprende gli squali, i raiformi e specie affini sono, per le caratteristiche del loro ciclo biologico, generalmente molto vulnerabili allo sfruttamento. La maggior parte di queste specie costituisce spesso una cattura accessoria durante le attività di pesca comunitaria di altre specie più pregiate.
- (3) Dai dati scientifici attualmente disponibili, generalmente basati sulla valutazione dei tassi di cattura, risulta che numerosi stock di squali sono gravemente minacciati.
- (4) In attesa di dati più precisi sulla dinamica delle popolazioni di squali e su come tali stock reagiscono allo sfruttamento, in base ai quali elaborare programmi di gestione esaurienti e specifici, ogni misura che impedisca il diffondersi di pratiche non sostenibili o contribuisca a ridurre lo sfruttamento degli squali è destinata ad avere effetti positivi sulla conservazione di questi pesci.
- (5) La pratica dello «spinnamento» degli squali, che consiste nell'asportare le pinne dagli squali rigettando poi i loro corpi in mare, può contribuire alla mortalità eccessiva

degli squali in misura tale da provocare l'esaurimento di numerosi stock di squali compromettendone lo sfruttamento sostenibile per il futuro.

- (6) È urgente adottare misure per limitare o evitare l'ulteriore diffondersi della pratica dello spinnamento degli squali e occorre quindi vietare l'asportazione delle loro pinne a bordo dei pescherecci. Considerate le difficoltà pratiche inerenti all'identificazione delle specie in base alle pinne asportate, è opportuno che tale divieto si applichi a tutti gli *Elasmobranchii*, fatta eccezione per l'asportazione delle ali di razza.
- (7) L'asportazione delle pinne da squali morti a bordo può essere tuttavia consentita qualora tale operazione consenta un'utilizzazione più razionale di tutte le parti dell'animale mediante la lavorazione separata a bordo delle pinne e delle restanti parti degli animali. In tal caso è necessario che lo Stato membro di bandiera rilasci e gestisca, in base alle relative modalità, un permesso di pesca speciale conformemente al regolamento (CE) n. 1627/94, del 27 giugno 1994, che stabilisce le disposizioni generali relative ai permessi di pesca speciali ⁽⁴⁾.
- (8) Per garantire che, dopo l'asportazione delle pinne, tutte le parti dello squalo vengano tenute a bordo, occorre che i comandanti dei pescherecci in possesso di un permesso di pesca speciale valido annotino le quantità delle pinne e delle restanti parti del corpo dello squalo dopo l'eviscerazione e la decapitazione. Tali annotazioni vanno fatte nel giornale di bordo, secondo quanto stabilisce il regolamento (CEE) n. 2847/93 del Consiglio, del 12 ottobre 1993 che istituisce un regime di controllo applicabile nell'ambito della politica comune della pesca ⁽⁵⁾, o, se del caso, in un registro speciale.
- (9) La pratica dello spinnamento degli squali è un problema che si estende ben al di là delle acque comunitarie. È opportuno che la Comunità dimostri pari impegno a favore della conservazione degli stock in tutte le acque marittime. Occorre quindi che il presente regolamento si applichi a tutti i pescherecci comunitari.

⁽¹⁾ GU C 331 E del 31.12.2002, pag. 121.

⁽²⁾ Parere formulato il 27.3.2003 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ GU L 358 del 31.12.2002, pag. 59.

⁽⁴⁾ GU L 171 del 6.7.1994, pag. 7.

⁽⁵⁾ GU L 261 del 20.10.1993, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 806/2003 della Commissione (GU L 122 del 16.5.2003, pag. 1).

- (10) In base al principio di proporzionalità, per realizzare l'obiettivo fondamentale della conservazione degli stock di squali è necessario e opportuno disciplinare l'asportazione delle pinne di squalo a bordo di pescherecci. Il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo, in conformità dell'articolo 5, terzo comma del trattato,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Campo d'applicazione

Il presente regolamento si applica all'asportazione delle pinne di squalo, nonché alla detenzione a bordo, al trasbordo e allo sbarco di squalo o di pinne di squalo:

- 1) da parte di pescherecci in acque marittime soggette alla sovranità o alla giurisdizione degli Stati membri;
- 2) da parte di pescherecci battenti bandiera di Stati membri o immatricolati in Stati membri in altre acque marittime.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «pinne di squalo»: tutte le pinne degli squali comprese le pinne caudali, ma ad eccezione delle pinne pettorali delle razze che fanno parte delle ali di razze;
- 2) «squalo»: un pesce del taxon *Elasmobranchii*;
- 3) «permesso di pesca speciale»: un'autorizzazione di pesca preventiva rilasciata e gestita conformemente al regolamento (CE) n. 1627/94.

Articolo 3

Attività proibite

1. È proibito asportare le pinne di squalo a bordo dei pescherecci, nonché detenere a bordo, trasbordare o sbarcare pinne di squalo.
2. È proibito acquistare, mettere in vendita o vendere pinne di squalo che siano state asportate, tenute a bordo, trasbordate o sbarcate in violazione del presente regolamento.

Articolo 4

Deroga e relative modalità

1. In deroga all'articolo 3, paragrafo 1, e fatti salvi i paragrafi 2, 3, 4 e 5 del presente articolo, i pescherecci in possesso di un permesso di pesca speciale valido possono essere autorizzati ad asportare le pinne da squali morti a bordo, nonché a detenere a bordo, trasbordare o sbarcare pinne di squalo.
2. Il permesso di pesca speciale è rilasciato solamente a quei pescherecci per i quali è stata dimostrata la capacità di utilizzare tutte le parti dello squalo ed è stata motivata la necessità di lavorare separatamente a bordo le pinne dello squalo e le parti restanti dell'animale.
3. È proibito gettare in mare le restanti parti dello squalo, una volta avvenuta l'asportazione delle pinne, eccettuate quelle parti risultanti dalle operazioni base di lavorazione, come la decapitazione, l'eviscerazione e la spellatura.
4. Il peso delle pinne asportate dagli squali catturati non è mai superiore al peso teorico delle pinne che corrisponderebbe alle restanti parti degli animali presenti a bordo, trasbordati o sbarcati.
5. Allo scopo di verificare l'applicazione del paragrafo 4, la corrispondenza teorica tra il peso delle pinne e quello degli animali è stabilita dagli Stati membri, tenendo conto del tipo di pesca, della composizione delle specie e del tipo di lavorazione e di magazzinaggio. In nessun caso il peso teorico delle pinne supera il 5 % del peso vivo degli squali catturati.

Articolo 5

Registrazione

1. I comandanti dei pescherecci in possesso di un permesso di pesca speciale valido registrano il peso delle pinne di squalo e delle restanti parti, degli squali detenuti a bordo e trasbordati o sbarcati.

Queste registrazioni sono effettuate nel giornale di bordo di cui all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2847/93 ove applicabile. Per i pescherecci cui non si applica l'articolo 6, paragrafo 1, di tale regolamento, le registrazioni sono effettuate in un registro speciale fornito dall'autorità competente che rilascia il permesso di pesca speciale.

Quando la cattura di squali non è sbarcata nel suo insieme, i comandanti dei pescherecci completano queste registrazioni sul giornale di bordo con una documentazione valida relativa agli sbarchi, ai trasbordi e alle vendite di pinne di squali o di parti restanti degli squali.

Gli Stati membri definiscono il tipo di documentazione giudicata valido a tal fine e controllano sistematicamente le registrazioni sul giornale di bordo.

2. Allo scopo di agevolare il controllo sugli sbarchi da parte delle autorità portuali e nella documentazione prevista al paragrafo 1, i comandanti dei pescherecci o i loro rappresentanti in possesso di un permesso di pesca speciale valido che intendono sbarcare pinne di squalo o parti restanti degli squali in porti non comunitari, comunicano alle autorità dello Stato di bandiera e alle autorità competenti dello Stato del quale desiderano utilizzare i porti o i luoghi di sbarco, almeno 72 ore prima dell'ora di arrivo prevista nel porto, le catture detenute a bordo, le catture destinate allo sbarco e l'ora di arrivo nel porto di sbarco.

Articolo 6

Relazioni e riesame

1. Gli Stati membri inviano alla Commissione, entro e non oltre il 1° maggio, una relazione annuale complessiva sull'attuazione del presente regolamento nell'anno precedente. La relazione illustra la verifica dell'osservanza da parte delle navi dei requisiti di cui agli articoli 3, 4 e 5 e riporta in dettaglio, in particolare, il numero di permessi speciali rilasciati, la base

tecnica per stabilire la corrispondenza teorica tra il peso delle pinne e dei corpi e della documentazione ritenuta valida ai fini del controllo dello sbarco separato di pinne e corpi.

2. Successivamente alla presentazione, da parte degli Stati membri, della loro seconda relazione annuale, la Commissione, entro il 1° gennaio 2006, riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito al funzionamento del presente regolamento e agli sviluppi internazionali nel settore, e, ove opportuno, propone qualsiasi modifica al presente regolamento. Se le modifiche proposte sono suscettibili di incidere sulla corrispondenza teorica tra il peso delle pinne e dei corpi, tali modifiche sono effettuate alla luce del parere del comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca.

Articolo 7

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il sessantesimo 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 Lussemburgo, addì 26 giugno 2003.

Per il Consiglio

Il Presidente

G. DRYS

REGOLAMENTO (CE) N. 1186/2003 DELLA COMMISSIONE
del 3 luglio 2003
recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di
entrata di alcuni ortofrutticoli

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3223/94 della Commissione, del 21 dicembre 1994, recante modalità di applicazione del regime di importazione degli ortofrutticoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1947/2002 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 3223/94 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali nel quadro dell'Uruguay Round, i criteri in base ai quali la Commissione fissa i valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e per i periodi precisati nell'allegato.

- (2) In applicazione di tali criteri, i valori forfettari all'importazione devono essere fissati ai livelli figuranti nell'allegato del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 3223/94 sono fissati nella tabella riportata nell'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 4 luglio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Direttore generale dell'Agricoltura

⁽¹⁾ GU L 337 del 24.12.1994, pag. 66.

⁽²⁾ GU L 299 dell'1.11.2002, pag. 17.

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 3 luglio 2003, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

<i>(EUR/100 kg)</i>		
Codice NC	Codice paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	052	56,5
	068	49,8
	096	57,7
	999	54,7
0707 00 05	052	80,5
	628	119,5
	999	100,0
0709 90 70	052	74,2
	999	74,2
0805 50 10	382	55,9
	388	59,4
	524	80,7
	528	51,3
	999	61,8
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	79,7
	400	92,7
	508	88,1
	512	70,9
	524	46,9
	528	67,0
	720	67,5
	804	104,3
	999	77,1
	0808 20 50	388
512		82,4
528		80,9
800		180,2
804		195,3
999		125,7
0809 10 00	052	182,7
	064	150,5
	999	166,6
0809 20 95	052	253,4
	060	115,5
	061	210,0
	064	231,2
	068	105,5
	400	269,8
	616	181,2
	999	195,2
0809 40 05	052	175,4
	624	193,6
	999	184,5

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 2020/2001 della Commissione (GU L 273 del 16.10.2001, pag. 6). Il codice «999» rappresenta le «altre origini».

**REGOLAMENTO (CE) N. 1187/2003 DELLA COMMISSIONE
del 3 luglio 2003**

**che fissa i prezzi rappresentativi e gli importi dei dazi addizionali all'importazione per i melassi
nel settore dello zucchero**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1260/2001 del Consiglio, del 19 giugno 2001, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dello zucchero ⁽¹⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 680/2002 della Commissione ⁽²⁾,

visto il regolamento (CE) n. 1422/95 della Commissione, del 23 giugno 1995, che stabilisce le modalità d'applicazione per l'importazione di melassi nel settore dello zucchero e che modifica il regolamento (CEE) n. 785/68 ⁽³⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 79/2003 ⁽⁴⁾, in particolare l'articolo 1, paragrafo 2 e l'articolo 3, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi del regolamento (CE) n. 1422/95, il prezzo cif all'importazione di melassi, di seguito denominato «prezzo rappresentativo», viene stabilito conformemente al regolamento (CEE) n. 785/68 della Commissione ⁽⁵⁾. Tale prezzo si intende fissato per la qualità tipo definita all'articolo 1 del regolamento citato.
- (2) Il prezzo rappresentativo del melasso è calcolato per un determinato luogo di transito di frontiera della Comunità, che è Amsterdam. Questo prezzo deve essere calcolato in base alle possibilità d'acquisto più favorevoli sul mercato mondiale stabilite mediante i corsi o i prezzi di tale mercato adeguati in funzione delle eventuali differenze di qualità rispetto alla qualità tipo. La qualità tipo del melasso è stata definita dal regolamento (CEE) n. 785/68.
- (3) Per rilevare le possibilità d'acquisto più favorevoli sul mercato mondiale, occorre tener conto di tutte le informazioni riguardanti le offerte fatte sul mercato mondiale, i prezzi constatati su importanti mercati dei paesi terzi e le operazioni di vendita concluse negli scambi internazionali di cui la Commissione abbia avuto conoscenza direttamente o per il tramite degli Stati membri. All'atto di tale rilevazione, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 785/68, può essere presa come base una media di più prezzi, purché possa essere considerata rappresentativa della tendenza effettiva del mercato.
- (4) Non si tiene conto delle informazioni quando esse non riguardano merce sana, leale e mercantile o quando il prezzo indicato nell'offerta riguarda soltanto una quantità limitata non rappresentativa del mercato. Devono

essere esclusi anche i prezzi d'offerta che possono essere ritenuti non rappresentativi della tendenza effettiva del mercato.

- (5) Per ottenere dati comparabili relativi al melasso della qualità tipo, è necessario, secondo la qualità di melasso offerta, aumentare ovvero diminuire i prezzi in funzione dei risultati ottenuti dall'applicazione dell'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 785/68.
- (6) Un prezzo rappresentativo può, a titolo eccezionale, essere mantenuto ad un livello invariato per un periodo limitato quando il prezzo d'offerta in base al quale è stato stabilito il precedente prezzo rappresentativo non è pervenuto a conoscenza della Commissione e quando i prezzi d'offerta disponibili, ritenuti non sufficientemente rappresentativi della tendenza effettiva del mercato, determinerebbero modifiche brusche e rilevanti del prezzo rappresentativo.
- (7) Qualora esista una differenza tra il prezzo limite per il prodotto in causa e il prezzo rappresentativo, occorre fissare dazi addizionali all'importazione alle condizioni previste all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1422/95. In caso di sospensione dei dazi all'importazione a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1422/95, occorre fissare importi specifici per tali dazi.
- (8) Dall'applicazione delle suddette disposizioni risulta che i prezzi rappresentativi e i dazi addizionali all'importazione dei prodotti in causa devono essere fissati conformemente all'allegato del presente regolamento.
- (9) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per lo zucchero,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I prezzi rappresentativi e i dazi addizionali applicabili all'importazione dei prodotti di cui all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1422/95 sono indicati in allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 4 luglio 2003.

⁽¹⁾ GU L 178 del 30.6.2001, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 104 del 20.4.2002, pag. 26.

⁽³⁾ GU L 141 del 24.6.1995, pag. 12.

⁽⁴⁾ GU L 13 del 18.1.2003, pag. 4.

⁽⁵⁾ GU L 145 del 27.6.1968, pag. 12.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Direttore generale dell'Agricoltura

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 3 luglio 2003, che fissa i prezzi rappresentativi e gli importi dei dazi addizionali all'importazione per i melassi nel settore dello zucchero

(in EUR)

Codice NC	Importo del prezzo rappresentativo per 100 kg netti del prodotto considerato	Importo del dazio addizionale per 100 kg netti del prodotto considerato	Importo del dazio all'importazione in ragione di sospensione di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1422/95 per 100 kg netti del prodotto considerato ⁽²⁾
1703 10 00 ⁽¹⁾	6,70	0,12	—
1703 90 00 ⁽¹⁾	9,08	—	0

⁽¹⁾ Fissazione per la qualità tipo definita all'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 785/68, modificato.

⁽²⁾ Detto importo si sostituisce, a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1422/95, al tasso del dazio della tariffa doganale comune fissato per questi prodotti.

**REGOLAMENTO (CE) N. 1188/2003 DELLA COMMISSIONE
del 3 luglio 2003**

che fissa le restituzioni all'esportazione dello zucchero bianco e dello zucchero greggio come tali

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1260/2001 del Consiglio, del 19 giugno 2001, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dello zucchero ⁽¹⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 680/2002 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 27, paragrafo 5, secondo comma,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi dell'articolo 27 del regolamento (CE) n. 1260/2001, la differenza tra i corsi o i prezzi praticati sul mercato mondiale dei prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), dello stesso regolamento e i prezzi di tali prodotti nella Comunità può essere compensata da una restituzione all'esportazione.
- (2) Ai sensi del regolamento (CE) n. 1260/2001, le restituzioni per lo zucchero bianco e greggio non denaturati ed esportati come tali devono essere fissate tenendo conto della situazione sul mercato comunitario e sul mercato mondiale dello zucchero, e in particolare degli elementi di prezzo e di costo indicati all'articolo 28 dello stesso regolamento. In conformità dello stesso articolo, è opportuno tener conto ugualmente dell'aspetto economico delle esportazioni previste.
- (3) Per lo zucchero greggio la restituzione deve essere fissata per la qualità tipo. Quest'ultima è definita nell'allegato I, punto II, del regolamento (CE) n. 1260/2001. Tale restituzione è inoltre fissata in conformità dell'articolo 28, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1260/2001. Lo zucchero candito è stato definito dal regolamento (CE) n. 2135/95 della Commissione, del 7 settembre 1995, relativo alle modalità di applicazione per la concessione di restituzioni all'esportazione nel settore dello zucchero ⁽³⁾. L'importo della restituzione così calcolato per quanto concerne gli zuccheri con aggiunta di aromatizzanti o di coloranti deve applicarsi al loro tenore di saccarosio ed essere pertanto fissato per 1 % di tale tenore.
- (4) In casi particolari l'importo della restituzione può essere fissato mediante atti di natura diversa.

- (5) La restituzione deve essere fissata ogni due settimane. La stessa può essere modificata nell'intervallo.
- (6) Ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 5, primo comma, del regolamento (CE) n. 1260/2001, a seguito della situazione del mercato mondiale o delle esigenze specifiche di taluni mercati può essere necessario differenziare la restituzione per i prodotti di cui all'articolo 1 del suddetto regolamento secondo le destinazioni.
- (7) L'aumento rapido e significativo, dall'inizio del 2001, delle importazioni preferenziali di zucchero provenienti dai paesi dei Balcani occidentali nonché delle esportazioni di zucchero comunitario verso tali paesi sembra avere un carattere fortemente artificiale.
- (8) Per evitare possibili abusi con la reimportazione nella Comunità di prodotti del settore dello zucchero che hanno beneficiato di restituzioni all'esportazione, per tutti i paesi dei Balcani occidentali non va fissata la restituzione per i prodotti di cui al presente regolamento.
- (9) In base ai suddetti elementi e alla situazione attuale dei mercati nel settore dello zucchero, e in particolare ai corsi o prezzi dello zucchero nella Comunità e sul mercato mondiale, occorre fissare importi adeguati per la restituzione.
- (10) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per lo zucchero,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Le restituzioni concesse all'esportazione dei prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1260/2001, come tali e non denaturati, sono fissate conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 4 luglio 2003.

⁽¹⁾ GU L 178 del 30.6.2001, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 104 del 20.4.2002, pag. 26.

⁽³⁾ GU L 214 dell'8.9.1995, pag. 16.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione
Franz FISCHLER
Membro della Commissione

ALLEGATO

RESTITUZIONI ALL'ESPORTAZIONE DELLO ZUCCHERO BIANCO E DELLO ZUCCHERO GREGGIO COME TALI

Codice prodotto	Destinazione	Unità di misura	Importo delle restituzioni
1701 11 90 9100	S00	EUR/100 kg	43,91 ⁽¹⁾
1701 11 90 9910	S00	EUR/100 kg	43,56 ⁽¹⁾
1701 12 90 9100	S00	EUR/100 kg	43,91 ⁽¹⁾
1701 12 90 9910	S00	EUR/100 kg	43,56 ⁽¹⁾
1701 91 00 9000	S00	EUR/1 % di saccarosio × 100 kg prodotto netto	0,4773
1701 99 10 9100	S00	EUR/100 kg	47,73
1701 99 10 9910	S00	EUR/100 kg	47,35
1701 99 10 9950	S00	EUR/100 kg	47,35
1701 99 90 9100	S00	EUR/1 % di saccarosio × 100 kg prodotto netto	0,4773

NB: I codici dei prodotti e i codici delle destinazioni della serie «A», sono definiti nel regolamento (CEE) n. 3846/87 della Commissione (GU L 366 del 24.12.1987, pag. 1).

I codici numerici delle destinazioni sono definiti nel regolamento (CE) n. 1779/2002 della Commissione (GU L 269 del 5.10.2002, pag. 6).

Le altre destinazioni sono definite nel seguente modo:

S00: tutte le destinazioni (paesi terzi, altri territori, approvvigionamento e destinazioni assimilate ad un'esportazione fuori dalla Comunità), ad esclusione dell'Albania, della Croazia, della Bosnia-Erzegovina, della Serbia e Montenegro (Compreso il Kosovo, quale definito nella risoluzione 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite del 10 giugno 1999), e dell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, tranne che per lo zucchero incorporato nei prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 2201/96 del Consiglio (GU L 297 del 21.11.1996, pag. 29).

⁽¹⁾ Il presente importo è applicabile allo zucchero greggio che ha un rendimento del 92 %. Se il rendimento dello zucchero greggio esportato differisce dal 92 %, l'importo della restituzione applicabile è calcolato in conformità delle disposizioni dell'articolo 28, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1260/2001.

**REGOLAMENTO (CE) N. 1189/2003 DELLA COMMISSIONE
del 3 luglio 2003**

che fissa l'importo massimo della restituzione all'esportazione di zucchero bianco a destinazione di determinati paesi terzi per la trentacinquesima gara parziale effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 1331/2002

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1260/2001 del Consiglio, del 19 giugno 2001, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dello zucchero ⁽¹⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 680/2002 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 27, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità al regolamento (CE) n. 1331/2002 della Commissione, del 23 luglio 2002, relativo a una gara permanente per la determinazione di prelievi e/o di restituzioni all'esportazione di zucchero bianco nel quadro della campagna di commercializzazione 2002/2003 ⁽³⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 432/2003 ⁽⁴⁾, si procede a gare parziali per l'esportazione di tale zucchero a destinazione di determinati paesi terzi.
- (2) In base alle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1331/2002, un importo massimo della restituzione all'esportazione è fissato, se del caso, per la gara parziale in causa, tenuto conto in particolare

della situazione e della prevedibile evoluzione del mercato dello zucchero nella Comunità e sul mercato mondiale.

- (3) Dopo l'esame delle offerte è opportuno adottare, per la trentacinquesima gara parziale, le disposizioni di cui all'articolo 1.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per lo zucchero,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per la trentacinquesima gara parziale di zucchero bianco, effettuata a norma del regolamento (CE) n. 1331/2002, l'importo massimo della restituzione all'esportazione a destinazione di determinati paesi terzi è pari a 50,382 EUR/100 kg.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 4 luglio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 178 del 30.6.2001, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 104 del 20.4.2002, pag. 26.

⁽³⁾ GU L 195 del 24.7.2002, pag. 6.

⁽⁴⁾ GU L 65 dell'8.3.2003, pag. 21.

REGOLAMENTO (CE) N. 1190/2003 DELLA COMMISSIONE**del 2 luglio 2003****che rettifica il regolamento (CE) n. 512/2003 relativo al rilascio di titoli di esportazione nel settore vitivinicolo**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 883/2001 della Commissione, del 24 aprile 2001, recante modalità d'applicazione del regolamento (CE) n. 1493/1999 del Consiglio per quanto riguarda gli scambi di prodotti del settore vitivinicolo con i paesi terzi ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1175/2003 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 7 e l'articolo 9, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) La traduzione del testo dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 512/2003 della Commissione ⁽³⁾ nella versione portoghese non è completa e le date sono invertite. Occorre pertanto correggere la versione portoghese.

- (2) Poiché il regolamento (CE) n. 512/2003 entra in vigore il 21 marzo 2003, il presente regolamento deve applicarsi a decorrere da tale data,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Tale rettifica concerne soltanto la versione portoghese del regolamento.

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 21 marzo 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 2 luglio 2003.

Per la Commissione

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Direttore generale dell'Agricoltura

⁽¹⁾ GU L 128 del 10.5.2001, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 164 del 2.7.2003, pag. 8.

⁽³⁾ GU L 75 del 21.3.2003, pag. 25.

REGOLAMENTO (CE) N. 1191/2003 DELLA COMMISSIONE
del 2 luglio 2003
che rettifica il regolamento (CE) n. 120/2003 relativo al rilascio di titoli di esportazione nel settore vitivinicolo

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 883/2001 della Commissione, del 24 aprile 2001, recante modalità d'applicazione del regolamento (CE) n. 1493/1999 del Consiglio per quanto riguarda gli scambi di prodotti del settore vitivinicolo con i paesi terzi ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1175/2003 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 7 e l'articolo 9, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) La traduzione del testo dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 120/2003 della Commissione ⁽³⁾ nella versione portoghese non è completa e le date sono invertite. Occorre pertanto correggere la versione portoghese.

- (2) Poiché il regolamento (CE) n. 120/2003 entra in vigore il 25 gennaio 2003, il presente regolamento deve applicarsi a decorrere da tale data,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Tale rettifica concerne soltanto la versione portoghese del regolamento.

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 25 gennaio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 2 luglio 2003.

Per la Commissione
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Direttore generale dell'Agricoltura

⁽¹⁾ GU L 128 del 10.5.2001, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 164 del 2.7.2003, pag. 8.

⁽³⁾ GU L 20 del 24.1.2003, pag. 15.

REGOLAMENTO (CE) N. 1192/2003 DELLA COMMISSIONE

del 3 luglio 2003

che modifica il regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari ⁽¹⁾, particolare l'articolo 3, paragrafo 2, e l'articolo 4, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 91/2003 la Commissione può adattare le definizioni contenute nel regolamento.
- (2) Ai fini della raccolta di dati è necessario stabilire ulteriori definizioni comuni per tutti gli Stati membri in modo da garantire l'armonizzazione delle statistiche dei trasporti ferroviari.
- (3) A norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 91/2003 la Commissione può adeguare il contenuto degli allegati.
- (4) Le specifiche della tabella H1 vanno modificate per chiarire ulteriormente la copertura delle statistiche.
- (5) È pertanto opportuno modificare il regolamento (CE) n. 91/2003.
- (6) Le disposizioni contemplate dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato del programma statistico, istituito dalla decisione 89/382/CEE, Euratom del Consiglio ⁽²⁾,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 91/2003 è modificato come segue:

1) All'articolo 3 il testo del paragrafo 1 è sostituito da:

«1. Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) "paese dichiarante": lo Stato membro che trasmette i dati ad Eurostat;
- 2) "autorità nazionali": gli istituti nazionali di statistica e gli altri organismi responsabili in ciascuno Stato membro della produzione di statistiche comunitarie;
- 3) "ferrovia": linea di comunicazione su rotaie destinata esclusivamente ai veicoli ferroviari;

4) "veicolo ferroviario": veicolo che transita esclusivamente su rotaie, che dispone di forza motrice propria (locomotiva) oppure è trainato da un altro veicolo (vetture, rimorchi, carrozze e carri);

5) "impresa ferroviaria": qualsiasi impresa di diritto pubblico o privato che presta servizi di trasporto di merci e/o passeggeri a mezzo ferrovia. Sono escluse le imprese che forniscono esclusivamente servizi di trasporto passeggeri su linee di metropolitana, tranviarie e/o di metropolitana leggera;

6) "trasporto ferroviario di merci": la movimentazione di merci dal punto di carico al punto di scarico a mezzo ferrovia;

7) "trasporto ferroviario di passeggeri": trasporto di passeggeri utilizzando veicoli ferroviari dal punto d'imbarco al punto di sbarco. È escluso il trasporto di passeggeri con metropolitana, tram e/o metropolitana leggera;

8) "metropolitana" (nota anche come "ferrovia metropolitana" o "ferrovia sotterranea"): ferrovia elettrica per il trasporto di passeggeri con elevata capacità di traffico, diritto di passaggio esclusivo, treni a più carrozze, alta velocità e rapida accelerazione, sistemi avanzati di segnalazione, nonché assenza di passaggi a livello per consentire un'alta frequenza di treni e un'elevata capacità di occupazione delle piattaforme d'imbarco. Le metropolitane sono caratterizzate inoltre da stazioni ravvicinate, che distano generalmente 700-1 200 m tra di loro. "Alta velocità" si riferisce al confronto con tram e ferrovia leggera e nell'ambito del presente regolamento significa circa 30-40 km/h sulle distanze brevi e 40-70 km/h sulle distanze più lunghe;

9) "tram": veicolo per il trasporto su rotaia di passeggeri con oltre nove posti a sedere (incluso il conducente), collegato a conduttori elettrici o azionato da un motore diesel, che circola su strada;

10) "metropolitana leggera": ferrovia per il trasporto di passeggeri con vagoni a trazione elettrica, impiegati singolarmente o in treni corti su linee a birotaia. Generalmente la distanza tra stazioni/fermate è inferiore a 1 200 m. Rispetto alla metropolitana la metropolitana leggera ha una costruzione più leggera, è progettata per volumi di traffico più bassi e viaggia a velocità inferiori. È talvolta difficile distinguere tra metropolitana leggera e tram: i tram generalmente non sono separati dal traffico stradale, mentre la metropolitana leggera dispone di una sede viaria propria rispetto agli altri sistemi di trasporto;

⁽¹⁾ GU L 14 del 21.1.2003, pag. 1.⁽²⁾ GU L 181 del 28.6.1989, pag. 47.

- 11) "trasporto nazionale": trasporto ferroviario tra due luoghi (un punto di carico/imbarco e un punto di scarico/sbarco) ubicati nel paese dichiarante. Può comprendere il transito attraverso un altro paese;
- 12) "trasporto internazionale": trasporto ferroviario tra un luogo (di carico/imbarco o scarico/sbarco) nel paese dichiarante e un luogo (di carico/imbarco o scarico/sbarco) in un altro paese;
- 13) "transito": trasporto ferroviario attraverso il paese dichiarante tra due luoghi (un punto di carico/imbarco e un punto di scarico/sbarco) ubicati all'esterno del paese dichiarante. Non sono considerati come transito le operazioni riguardanti il carico/imbarco o lo scarico/sbarco di merci/passeggeri al confine del paese dichiarante e il passaggio ad un altro mezzo di trasporto;
- 14) "passeggero ferroviario": qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia. Sono inclusi nelle statistiche degli infortuni i passeggeri che tentano di salire/scendere da un treno in movimento;
- 15) "numero di passeggeri": numero di viaggi effettuati dai passeggeri ferroviari, in cui ogni viaggio è definito come il movimento dal luogo d'imbarco al luogo di sbarco, con o senza trasferimenti da un veicolo ferroviario all'altro. I passeggeri che utilizzino i servizi di diverse imprese ferroviarie vanno, se possibile, conteggiati una sola volta;
- 16) "passeggeri-km": unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante;
- 17) "peso": quantità di merci in tonnellate (1 000 chilogrammi). Il peso da prendere in considerazione include, oltre al peso delle merci trasportate, il peso dell'imballaggio e la tara dei contenitori, delle casse mobili, dei pallet nonché dei veicoli stradali trasportati per ferrovia nel corso di operazioni combinate di trasporto. Qualora le merci siano trasportate utilizzando i servizi di diverse imprese ferroviari, il peso delle merci va conteggiato, se possibile, una sola volta;
- 18) "tonnellate-km": unità di misura per il trasporto di merci che rappresenta il trasporto di una tonnellata (1 000 chilogrammi) di merci per ferrovia su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante;
- 19) "treno": uno o più veicoli ferroviari trainati da una o più locomotive o automotrici oppure un'automotrice che viaggia sola, identificati da un numero specifico o da una designazione specifica, che viaggiano da un punto d'origine fisso ad un punto di destinazione fisso. Una locomotiva che viaggia sola non è considerata un treno;
- 20) "treno-km": unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile viene utilizzata la distanza effettivamente percorsa; in caso contrario si utilizza la distanza di rete standard tra il punto d'origine e il punto di destinazione. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante;
- 21) "treno completo": qualsiasi spedizione comprendente uno o più vagoni completi spediti contemporaneamente dallo stesso mittente dalla stessa stazione e consegnata, senza modifiche della composizione del treno, ad un unico destinatario in una sola stazione di destinazione;
- 22) "carro completo": qualsiasi spedizione di merci per la quale è richiesta l'uso esclusivo del carro merci, indipendentemente dall'utilizzo completo o no della capacità di carico;
- 23) "TEU (unità equivalente a venti piedi)": unità standard basata su un contenitore ISO di venti piedi (6.10 m), utilizzata come misura statistica dei flussi o delle capacità di traffico. Un contenitore standard 40' ISO Serie 1 equivale a 2 TEU. Le casse mobili inferiori a 20 piedi corrispondono a 0,75 TEU, tra 20 e 40 piedi a 1,5 TEU e oltre 40 piedi a 2,25 TEU;
- 24) "incidente grave": qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente oppure un'interruzione prolungata del traffico. Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi;
- 25) "incidente con feriti gravi": qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e che comporta almeno un decesso o ferito grave. Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi;
- 26) "morto": decesso immediato o entro 30 giorni a causa di un incidente. Sono esclusi i suicidi;
- 27) "ferito grave": qualsiasi ferito ospedalizzato per più di 24 ore a causa di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio;
- 28) "incidente riguardante il trasporto di merci pericolose": qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID/ADR, punto 1.8.5;
- 29) "suicidio": atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, conformemente alla registrazione e classificazione dell'autorità nazionale competente;
- 30) "tentato suicidio": atto autolesivo intenzionale tale da determinare lesioni gravi ma non nel decesso, conformemente alla registrazione e classificazione dell'autorità nazionale competente.»
- 2) L'allegato H è sostituito dal testo dell'allegato al presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione
Pedro SOLBES MIRA
Membro della Commissione

ALLEGATO

«ALLEGATO H

STATISTICHE SUGLI INCIDENTI

Elenco delle variabili e unità di misura	<ul style="list-style-type: none"> — numero di incidenti (tabelle H1, H2) — numero di morti (tabella H3) — numero di feriti gravi (tabella H4)
Periodo di riferimento	Anno
Frequenza	Ogni anno
Elenco delle tabelle con ripartizione per ciascuna tabella	<p>Tabella H1: numero di incidenti gravi e numero di incidenti con feriti gravi (facoltativo), per tipo di incidente</p> <p>Tabella H2: numero di incidenti riguardanti il trasporto di merci pericolose</p> <p>Tabella H3: numero di morti, per tipo di incidente e per categoria di persona</p> <p>Tabella H4: numero di feriti gravi, per tipo di incidente e per categoria di persona</p>
Scadenza per la trasmissione dei dati	5 mesi dopo la fine del periodo di riferimento
Primo periodo di riferimento	2004
Note	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tipo di incidente categorizzato come segue: <ul style="list-style-type: none"> — collisioni (ad eccezione di incidenti a passaggi a livello) — deragliamenti — incidenti a passaggi a livello — incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento — incendi al materiale rotabile — altri — totale <p>Il tipo di incidente si riferisce all'incidente primario</p> 2. La tabella H2 è ripartita nel modo seguente: <ul style="list-style-type: none"> — numero totale di incidenti riguardanti almeno un veicolo ferroviario trasportante merci pericolose, secondo la definizione dell'elenco delle merci coperte dall'allegato K — numero di tali incidenti nei quali si è verificata la dispersione nell'ambiente di merci pericolose 3. Categoria di persone caratterizzata come segue: <ul style="list-style-type: none"> — passeggeri — personale (compreso quelle delle imprese appaltatrici) — altri — totale 4. I dati di cui alle tabelle H1-H4 vengono trasmessi per tutte le ferrovie coperte dal presente regolamento. 5. Durante i primi cinque anni di applicazione del presente regolamento gli Stati membri hanno facoltà di trasmettere queste statistiche in base alle definizioni nazionali qualora non siano disponibili dati conformi alle definizioni armonizzate (approvate secondo la procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2)»

REGOLAMENTO (CE) N. 1193/2003 DELLA COMMISSIONE**del 3 luglio 2003****relativo alle offerte comunicate nell'ambito della gara per l'esportazione d'orzo di cui al regolamento (CE) n. 936/2003**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1104/2003 ⁽²⁾,visto il regolamento (CE) n. 1501/95 della Commissione, del 29 giugno 1995, che stabilisce modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio riguardo alla concessione delle restituzioni all'esportazione e alle misure da adottare in caso di turbative nel settore dei cereali ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1163/2002 ⁽⁴⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 1324/2002 ⁽⁵⁾, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Una gara per la restituzione all'esportazione d'orzo verso taluni paesi terzi è stata indetta con il regolamento (CE) n. 936/2003 della Commissione ⁽⁶⁾.

- (2) Conformemente all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1501/95, la Commissione può, in base alle offerte comunicate e secondo la procedura prevista all'articolo 23 del regolamento (CEE) n. 1766/92 decidere di non dar seguito alla gara.
- (3) Tenuto conto in particolare dei criteri precisati all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1501/95, non è opportuno fissare una restituzione massima.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Non è dato seguito alle offerte comunicate dal 27 giugno al 3 luglio 2003, nell'ambito della gara per la restituzione o per la tassa all'esportazione d'orzo di cui al regolamento (CE) n. 936/2003.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 4 luglio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.

⁽²⁾ GU L 158 del 27.6.2003, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 147 del 30.6.1995, pag. 7.

⁽⁴⁾ GU L 170 del 29.6.2002, pag. 46.

⁽⁵⁾ GU L 194 del 23.7.2002, pag. 26.

⁽⁶⁾ GU L 127 del 9.5.2002, pag. 11.

REGOLAMENTO (CE) N. 1194/2003 DELLA COMMISSIONE**del 3 luglio 2003****relativo alle offerte comunicate nell'ambito della gara per l'esportazione di segala di cui al regolamento (CE) n. 935/2003**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1104/2003 ⁽²⁾,

visto il regolamento (CE) n. 1501/95 della Commissione, del 29 giugno 1995, che stabilisce modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, riguardo alla concessione delle restituzioni all'esportazione e alle misure da adottare in caso di turbative nel settore dei cereali ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1163/2002 ⁽⁴⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 1324/2002 ⁽⁵⁾, e in particolare l'articolo 7,

considerando quanto segue:

- (1) Una gara per la restituzione all'esportazione di segala verso alcuni paesi terzi è stata indetta con il regolamento (CE) n. 935/2003 della Commissione ⁽⁶⁾.

(2) Conformemente all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1501/95, la Commissione può, in base alle offerte comunicate e secondo la procedura prevista all'articolo 23 del regolamento (CEE) n. 1766/92, decidere di non dar seguito alla gara.

(3) Tenuto conto in particolare dei criteri precisati all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1501/95, non è opportuno fissare una restituzione massima.

(4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Non è dato seguito alle offerte comunicate dal 27 giugno al 3 luglio 2003, nell'ambito della gara per la restituzione all'esportazione di segala di cui al regolamento (CE) n. 935/2003.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 4 luglio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.

⁽²⁾ GU L 158 del 27.6.2003, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 147 del 30.6.1995, pag. 7.

⁽⁴⁾ GU L 170 del 29.6.2002, pag. 46.

⁽⁵⁾ GU L 194 del 23.7.2002, pag. 26.

⁽⁶⁾ GU L 133 del 29.5.2003, pag. 45.

REGOLAMENTO (CE) N. 1195/2003 DELLA COMMISSIONE**del 3 luglio 2003****relativo alle offerte comunicate nell'ambito della gara per l'esportazione di frumento tenero di cui al regolamento (CE) n. 934/2003**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1104/2003 ⁽²⁾,visto il regolamento (CE) n. 1501/95 della Commissione, del 29 giugno 1995, che stabilisce modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, riguardo alla concessione delle restituzioni all'esportazione e alle misure da adottare in caso di turbative nel settore dei cereali ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1163/2002 ⁽⁴⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 1324/2002 ⁽⁵⁾, e in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Una gara per la restituzione all'esportazione di frumento tenero verso alcuni paesi terzi è stata indetta con il regolamento (CE) n. 934/2003 della Commissione ⁽⁶⁾.

- (2) Conformemente all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1501/95, la Commissione può, in base alle offerte comunicate e secondo la procedura prevista all'articolo 23 del regolamento (CEE) n. 1766/92, decidere di non dar seguito alla gara.
- (3) Tenuto conto in particolare dei criteri precisati all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1501/95, non è opportuno fissare una restituzione massima.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Non è dato seguito alle offerte comunicate dal 27 giugno al 3 luglio 2003, nell'ambito della gara per la restituzione all'esportazione di frumento tenero di cui al regolamento (CE) n. 934/2003.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 4 luglio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.

⁽²⁾ GU L 158 del 27.6.2003, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 147 del 30.6.1995, pag. 7.

⁽⁴⁾ GU L 170 del 29.6.2002, pag. 46.

⁽⁵⁾ GU L 194 del 23.7.2002, pag. 26.

⁽⁶⁾ GU L 133 del 29.5.2003, pag. 42.

REGOLAMENTO (CE) N. 1196/2003 DELLA COMMISSIONE**del 3 luglio 2003****relativo alle offerte comunicate nell'ambito della gara per l'importazione di sorgo di cui al regolamento (CE) n. 699/2003**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1104/2003 della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 12, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Una gara per la riduzione massima del dazio all'importazione di sorgo in Spagna è stata indetta con il regolamento (CE) n. 699/2003 della Commissione ⁽³⁾.
- (2) Conformemente all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1839/95 della Commissione ⁽⁴⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2235/2000 ⁽⁵⁾, la Commissione può, in base alle offerte comunicate e secondo la procedura prevista all'articolo 23 del regolamento (CEE) n. 1766/92, decidere di non dar seguito alla gara.

- (3) Tenuto conto in particolare dei criteri precisati agli articoli 6 e 7 del regolamento (CE) n. 1839/95, non è opportuno fissare una riduzione massima del dazio.

- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Non è dato seguito alle offerte comunicate dal 27 giugno al 3 luglio 2003 nell'ambito della gara per la riduzione del dazio all'importazione di sorgo di cui al regolamento (CE) n. 699/2003.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 4 luglio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.

⁽²⁾ GU L 158 del 27.6.2003, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 99 del 17.4.2003, pag. 29.

⁽⁴⁾ GU L 177 del 28.7.1995, pag. 4.

⁽⁵⁾ GU L 256 del 10.10.2000, pag. 13.

REGOLAMENTO (CE) N. 1197/2003 DELLA COMMISSIONE
del 3 luglio 2003

che fissa il coefficiente di riduzione da applicare nell'ambito del contingente tariffario comunitario per l'importazione di orzo, previsto dal regolamento (CE) n. 2376/2002

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1104/2003 ⁽²⁾,

visto il regolamento (CE) n. 2376/2002 della Commissione, del 27 dicembre 2002, relativo all'apertura e alla gestione del contingente tariffario comunitario all'importazione di orzo proveniente dai paesi terzi e recante deroga al regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1113/2003 ⁽⁴⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 2376/2002 ha aperto un contingente tariffario annuale di 300 000 tonnellate per l'importazione di orzo di cui al codice NC 1003 00.

- (2) I quantitativi chiesti in data 30 giugno 2003, conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2376/2002, superano i quantitativi disponibili. Occorre pertanto determinare in quale misura i titoli possono essere rilasciati, fissando il coefficiente di riduzione da applicare ai quantitativi chiesti,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Ciascuna domanda di titolo d'importazione nell'ambito del contingente tariffario di orzo presentata e trasmessa alla Commissione il 30 giugno 2003 conformemente all'articolo 4, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 2376/2002 è soddisfatta nei limiti dello 0,715620 dei quantitativi chiesti.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 4 luglio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Direttore generale dell'Agricoltura

⁽¹⁾ GU L 181 dell'1.7.1992, pag. 21.

⁽²⁾ GU L 158 del 27.6.2003, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 358 del 31.12.2002, pag. 92.

⁽⁴⁾ GU L 158 del 27.6.2003, pag. 24.

**REGOLAMENTO (CE) N. 1198/2003 DELLA COMMISSIONE
del 3 luglio 2003**

che stabilisce in quale misura può essere dato seguito alle domande di diritto d'importazione presentate nel mese di giugno 2003 per i giovani bovini maschi destinati all'ingrasso

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 977/2003 della Commissione, del 7 giugno 2003, relativo all'apertura e alla gestione di un contingente tariffario per l'importazione di giovani bovini maschi destinati all'ingrasso (1° luglio 2003 — 30 giugno 2004) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

L'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 977/2003 ha fissato il numero di capi di giovani bovini maschi che possono essere importati a condizioni speciali per il periodo dal 1° luglio 2003 al 30 giugno 2004. I quantitativi richiesti superano i quantitativi disponibili in virtù dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), dello stesso regolamento. Stando così le cose, è

opportuno ridurre proporzionalmente i quantitativi richiesti a norma dell'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 977/2003.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Ogni domanda di diritto di importazione presentata negli Stati membri salvo l'Italia e la Grecia a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, secondo comma, terzo trattino, del regolamento (CE) n. 977/2003 è soddisfatta entro il limite del 2,4324 % del quantitativo richiesto.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 4 luglio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2003.

Per la Commissione
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Direttore generale dell'Agricoltura

⁽¹⁾ GU L 141 del 7.6.2003, pag. 5.

DIRETTIVA 2003/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 13 giugno 2003****relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 9 aprile 2003,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ultimo decennio il tasso di incidenti nell'aviazione civile è rimasto pressoché costante; tuttavia si teme che il previsto incremento del traffico porti ad un aumento del numero di incidenti nel prossimo futuro.
- (2) La direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile ⁽⁴⁾, mira a prevenire gli incidenti facilitando il pronto svolgimento di indagini.
- (3) L'esperienza ha dimostrato che spesso, prima del verificarsi di un incidente, vari inconvenienti e numerose altre carenze rivelano l'esistenza di rischi per la sicurezza.
- (4) Per migliorare la sicurezza nell'aviazione civile occorre una migliore conoscenza di tali eventi per facilitare l'analisi e la sorveglianza delle tendenze al fine di promuovere interventi correttivi.
- (5) Quando l'evento riguarda un aeromobile immatricolato in uno Stato membro o gestito da una società con sede in uno Stato membro è opportuno che esso venga segnalato anche se si è verificato al di fuori del territorio della Comunità.
- (6) È opportuno che ogni Stato membro istituisca un sistema di segnalazioni obbligatorie.
- (7) Diverse categorie di addetti dell'aviazione civile assistono ad eventi rilevanti ai fini della prevenzione degli incidenti ed è quindi opportuno che li segnalino.
- (8) L'individuazione dei rischi potenziali risulterebbe notevolmente più efficace grazie ad uno scambio di informazioni sugli eventi.

- (9) È necessario un software di supporto per lo scambio di informazioni tra i diversi sistemi di segnalazione.
- (10) Le informazioni sulla sicurezza dovrebbero essere messe a disposizione degli organismi preposti alla regolamentazione della sicurezza nell'aviazione civile o alle indagini su incidenti ed inconvenienti nella Comunità nonché, ove opportuno, di coloro che ne possono trarre insegnamento e decidere o predisporre gli interventi necessari per migliorare la sicurezza.
- (11) La delicatezza delle informazioni sulla sicurezza è tale che la maniera per assicurare la loro raccolta è garantire la riservatezza, la protezione della loro fonte e la fiducia degli addetti dell'aviazione civile.
- (12) È opportuno che il pubblico riceva informazioni di carattere generale sul livello di sicurezza nell'aviazione civile.
- (13) Dovrebbero essere adottate idonee misure per consentire la creazione di sistemi di segnalazione in forma riservata.
- (14) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽⁵⁾.
- (15) È necessario garantire la coerenza rispetto agli obblighi in materia di relazioni tecniche stabiliti dagli esperti nazionali in sede Eurocontrol e JAA. L'elenco degli eventi da segnalare dovrebbe tener conto dei lavori di questi due organismi europei. Occorre tener conto anche degli sviluppi nel quadro dell'ICAO (Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale).
- (16) Poiché gli scopi dell'azione proposta, ossia il miglioramento della sicurezza aerea, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri, poiché i sistemi di segnalazione a livello nazionale sono meno efficienti di una rete coordinata di scambio di informazioni che consenta la tempestiva individuazione dei potenziali problemi di sicurezza, e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

⁽¹⁾ GU C 120 E del 24.4.2001, pag. 148 e GU C 332 E del 27.11.2001, pag. 320.

⁽²⁾ GU C 311 del 7.11.2001, pag. 8.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 giugno 2001 (GU C 53 E del 28.2.2002, pag. 324), posizione comune del Consiglio del 17 giugno 2002 (GU C 197 E del 20.8.2002, pag. 16) e decisione del Parlamento europeo del 23 ottobre 2002 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Parlamento europeo del 13 maggio 2003 e decisione del Consiglio del 13 maggio 2003.

⁽⁴⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14.

⁽⁵⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 4

Obbligo di segnalazione

Articolo 1

Scopo

Scopo della presente direttiva è contribuire al miglioramento della sicurezza aerea provvedendo affinché le pertinenti informazioni sulla sicurezza siano segnalate, raccolte, registrate, tutelate e diffuse.

L'istituzione di sistemi di segnalazione degli eventi ha per unico obiettivo la prevenzione di futuri incidenti ed inconvenienti e non mira a determinare colpe o responsabilità.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

- 1) «evento»: qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza di volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave ai sensi dell'articolo 3, lettere a) e k), della direttiva 94/56/CE, in prosieguo denominato «incidente o inconveniente grave».
- 2) «cancellazione dei dati personali»: eliminazione dalle segnalazioni presentate di tutti i dati personali relativi all'informatore e degli aspetti tecnici che potrebbero permettere di dedurre l'identità dell'informatore o di terzi a partire dalle informazioni.

Articolo 3

Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica agli eventi che mettono in pericolo oppure che, se non corretti, rischiano di mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona. Negli allegati I e II figura un elenco di esempi di tali eventi.

2. La Commissione, in conformità della procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può decidere di modificare gli allegati al fine di estendere o modificare gli esempi.

3. L'applicazione della presente direttiva all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla disputa relativa alla sovranità sul territorio nel quale detto aeroporto è situato.

4. L'applicazione della presente direttiva all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi previsti dalla dichiarazione congiunta resa dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 comincino ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicano al Consiglio tale data.

1. Gli Stati membri impongono che gli eventi di cui all'articolo 2 siano segnalati alle autorità competenti di cui all'articolo 5, paragrafo 1, da una qualsiasi delle seguenti persone nell'esercizio delle loro funzioni:

- a) l'esercente o il comandante di un aeromobile a turbina o di trasporto pubblico usato da un esercente per il quale uno Stato membro assicura il controllo di sicurezza delle operazioni;
- b) la persona addetta alla progettazione, alla costruzione, alla manutenzione o alla modifica di un aeromobile a turbina o di trasporto pubblico, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso, sotto il controllo di uno Stato membro;
- c) la persona che firmi un certificato di revisione o di idoneità al servizio di un aeromobile a turbina o di trasporto pubblico, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso, sotto il controllo di uno Stato membro;
- d) la persona che svolga una funzione per la quale debba essere autorizzato da uno Stato membro quale controllore del traffico aereo o quale addetto all'informazione di volo;
- e) l'esercente di un aeroporto contemplato dal regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie⁽¹⁾;
- f) la persona che svolga una funzione connessa con l'installazione, la modifica, la manutenzione, la riparazione, la revisione, le prove di volo o l'ispezione di strutture della navigazione aerea sotto la responsabilità di uno Stato membro;
- g) la persona che svolga una funzione connessa con le manovre a terra, compresi il rifornimento di combustibile, la manutenzione, la preparazione dei documenti di carico, le operazioni di carico, le operazioni antighiaccio e il rimorchio in un aeroporto contemplato dal regolamento (CEE) n. 2408/92.

2. Gli Stati membri possono incoraggiare la segnalazione spontanea di eventi indicati all'articolo 3, paragrafo 1, da parte di chiunque eserciti, in altre operazioni dell'aviazione civile, funzioni simili a quelle elencate nel paragrafo 1.

Articolo 5

Raccolta e conservazione delle informazioni

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti a predisporre un sistema di raccolta, valutazione, elaborazione e registrazione degli eventi segnalati a norma dell'articolo 4.

Tale responsabilità può essere affidata alle seguenti autorità operanti con imparzialità:

- a) l'autorità nazionale dell'aviazione civile; e/o
- b) l'organismo o ente investigativo istituito in virtù dell'articolo 6 della direttiva 94/56/CE; e/o
- c) qualsiasi altro organismo o ente indipendente incaricato di questa funzione.

⁽¹⁾ GUL 240 del 24.8.1992, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

Qualora designi più di un organismo o ente, uno Stato membro designa uno di essi quale punto di contatto per lo scambio di informazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 1.

2. Le autorità competenti registrano le segnalazioni raccolte nelle rispettive basi dati.

3. Sono registrati in tali basi dati anche gli incidenti e gli inconvenienti gravi.

Articolo 6

Scambio di informazioni

1. Gli Stati membri procedono ad uno scambio di informazioni mettendo a disposizione delle autorità competenti degli altri Stati membri e della Commissione tutte le pertinenti informazioni sulla sicurezza registrate nelle basi dati di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

Tali basi dati sono compatibili con il software di cui al paragrafo 3.

2. L'autorità competente designata conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, che riceve la segnalazione di un evento la inserisce nella base dati e ne informa, se necessario, l'autorità competente dello Stato membro in cui l'evento si è verificato, in cui l'aeromobile è immatricolato, in cui l'aeromobile è stato fabbricato e/o in cui l'esercente è certificato.

3. La Commissione sviluppa un software specifico ai fini della presente direttiva. A tal fine essa terrà conto dell'esigenza di compatibilità con i software esistenti negli Stati membri. Le autorità competenti possono avvalersi di tale software per il funzionamento delle rispettive basi dati.

4. Conformemente alla procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, la Commissione adotta misure appropriate per facilitare lo scambio di informazioni previsto al paragrafo 1.

Articolo 7

Diffusione delle informazioni

1. Ogni organismo preposto alla regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile o allo svolgimento delle indagini su incidenti e inconvenienti dell'aviazione civile nella Comunità ha accesso alle informazioni sugli eventi raccolte e scambiate conformemente agli articoli 5 e 6 per poterne trarre insegnamenti in materia di sicurezza.

2. Fatto salvo il diritto di accesso del pubblico ai documenti della Commissione stabilito nel regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione⁽¹⁾, la Commissione adotta, di propria iniziativa e conformemente alla procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, le misure concernenti la diffusione delle informazioni di cui al paragrafo 1 alle parti interessate, nonché le relative condizioni. Tali misure possono essere generali o individuali e sono dettate dalla necessità:

— di fornire alle persone e alle organizzazioni le informazioni loro necessarie per migliorare la sicurezza dell'aviazione civile,

— di limitare la diffusione delle informazioni allo stretto necessario per gli scopi di chi ne fa uso, al fine di garantire un adeguato grado di riservatezza di tali informazioni.

Fatto salvo il disposto dell'articolo 8, la decisione di diffondere le informazioni menzionate nel presente paragrafo è limitata a quanto strettamente necessario per gli scopi di chi ne fa uso.

3. Gli Stati membri possono pubblicare almeno una volta l'anno una relazione sulla sicurezza contenente informazioni sui tipi di eventi registrati dai rispettivi sistemi nazionali di segnalazione obbligatoria al fine di informare il pubblico in merito al livello di sicurezza dell'aviazione civile. Gli Stati membri possono pubblicare anche segnalazioni di eventi da cui siano stati cancellati i dati personali.

Articolo 8

Tutela della riservatezza delle informazioni

1. Gli Stati membri adottano, conformemente alle rispettive legislazioni nazionali, le misure necessarie per garantire un'adeguata riservatezza delle informazioni ricevute in virtù dell'articolo 6, paragrafo 1, e dell'articolo 7, paragrafo 1. Essi utilizzano tali informazioni unicamente per i fini della presente direttiva.

2. Indipendentemente dal tipo o dalla classificazione dell'evento e dell'incidente o inconveniente grave, l'identità e l'indirizzo di una persona non vengono mai registrati nelle basi dati di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

3. Senza pregiudizio delle norme di diritto penale applicabili, gli Stati membri si astengono dal perseguire violazioni della legge non premeditate o commesse inavvertitamente di cui sono venuti a conoscenza soltanto perché segnalate nell'ambito di un sistema nazionale di segnalazione obbligatoria di eventi, salvo in caso di negligenza grave.

4. Gli Stati membri provvedono, conformemente alle procedure definite dalle rispettive legislazioni e prassi nazionali, affinché gli addetti che segnalano gli inconvenienti di cui sono a conoscenza non subiscano alcun pregiudizio da parte dei loro datori di lavoro.

5. L'applicazione del presente articolo lascia impregiudicate le norme nazionali in materia di accesso alle informazioni da parte delle autorità giudiziarie.

Articolo 9

Segnalazioni spontanee

1. Oltre al sistema di segnalazioni obbligatorie di cui agli articoli 4 e 5, gli Stati membri possono designare uno o più organi o entità affinché mettano a punto un sistema di segnalazioni spontanee preposto alla raccolta e all'analisi delle informazioni sulle carenze osservate nel settore dell'aviazione, la cui segnalazione non è obbligatoria nel quadro del sistema di segnalazioni obbligatorie, ma che l'informatore ritiene rappresentino o possano rappresentare un rischio.

2. Qualora uno Stato membro scelga di creare un sistema di segnalazioni spontanee, esso deve altresì stabilire le condizioni della cancellazione dei dati personali dalle segnalazioni presentate a norma di tale sistema, a opera di uno o più organi o entità designati ai sensi del paragrafo 1.

⁽¹⁾ GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

3. Gli Stati membri assicurano che le informazioni pertinenti in materia di sicurezza, prive dei dati personali e provenienti dall'analisi delle segnalazioni in forma riservata, siano conservate e messe a disposizione di tutte le parti, affinché possano essere utilizzate per migliorare il livello di sicurezza dell'aviazione.

Articolo 10

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile ⁽¹⁾.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 11

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 4 luglio 2005. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 12

Entrata in vigore

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

Articolo 13

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 13 giugno 2003.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. COX

Per il Consiglio

La Presidente

V. PAPANDREOU

⁽¹⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione (GU L 333 del 29.12.2000, pag. 47).

ALLEGATO I

Elenco degli eventi da segnalare per quanto riguarda le operazioni di volo, la manutenzione, riparazione e costruzione

- Nota 1:* Pur elencando la maggior parte degli eventi da segnalare, il presente allegato non ha carattere tassativo. I soggetti interessati sono pertanto tenuti a comunicare qualsiasi altro evento che a loro giudizio risponda ai criteri stabiliti.
- Nota 2:* Il presente allegato non contempla gli incidenti. In aggiunta agli altri requisiti relativi alla notifica degli incidenti, dovrebbero anch'essi essere registrati nella base dati di cui all'articolo 5, paragrafo 2.
- Nota 3:* Il presente allegato contiene esempi di requisiti cui debbono rispondere le relazioni tecniche riguardanti le operazioni di volo, la manutenzione e riparazione degli aeromobili e la loro costruzione.
- Nota 4:* Sono da segnalare gli eventi in cui la sicurezza del funzionamento è stata o avrebbe potuto essere pregiudicata o che avrebbero potuto portare a una condizione di insicurezza. Se, secondo l'informatore, un evento non ha creato pericoli per la sicurezza del funzionamento ma potrebbe costituire un pericolo se si ripetesse in circostanze non identiche ma analoghe, allora dovrebbe essere fatta una segnalazione. Ciò che si ritiene degno di segnalazione per una classe di prodotti, una parte o una pertinenza potrebbe non esserlo in altri casi e la mancanza o la presenza di un singolo fattore, di natura umana o tecnica, può trasformare un evento in un incidente o inconveniente grave.
- Nota 5:* Approvazioni specifiche di funzionamento ad esempio RVSM, ETOPS, RNAV o un programma di progettazione o manutenzione possono avere requisiti di segnalazione specifici per avarie o disfunzioni associate all'approvazione o al programma.

INDICE

A: OPERAZIONI DI VOLO

B: ELEMENTI TECNICI DELL'AEROMOBILE

C: MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELL'AEROMOBILE

D: SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA, STRUTTURE E SERVIZI A TERRA

A. OPERAZIONI DI VOLO

i) **Funzionamento dell'aeromobile**

- a) Manovre di scampo:
- Rischio di collisione con un altro aeromobile, col suolo o con altri oggetti o per evitare una situazione pericolosa, ovvero casi in cui una tale manovra sarebbe stata necessaria
 - Manovra di scampo per evitare una collisione con un altro aeromobile, col suolo o con altri oggetti
 - Manovra di scampo per evitare altre situazioni pericolose.
- b) Incidenti al decollo o all'atterraggio (anche atterraggio precauzionale o forzato). Incidenti quali atterraggio corto, uscita fuori pista o sconfinamento laterale. Decollo ripetuto, decollo interrotto, atterraggio o tentativo di atterraggio su una pista chiusa, occupata o sbagliata. Incursioni sulla pista.
- c) Impossibilità di ottenere le prestazioni previste durante le fasi di decollo e di salita iniziale dell'aeromobile.
- d) Livello criticamente basso di carburante, impossibilità di trasferire il carburante o di utilizzare tutto il carburante disponibile.
- e) Perdita di controllo (anche parziale o temporanea) dovuta a qualsiasi causa.
- f) Eventi verificatisi a velocità prossime o superiori a V_1 dovuti a situazioni pericolose o potenzialmente pericolose o che possono provocare queste stesse situazioni (ad esempio decollo interrotto, colpo di coda al decollo, caduta di regime motore, ecc.).
- g) Riattaccata che provochi una situazione di rischio reale o potenziale.
- h) Deviazione significativa dell'aeromobile rispetto alla velocità aerodinamica, alla rotta o all'altitudine prevista (oltre 300 piedi) dovuta a qualsiasi causa.
- i) Discesa al di sotto della quota/altitudine di decisione o quota/altitudine minima di discesa senza il controllo visivo richiesto.
- j) Perdita della conoscenza circa la posizione effettiva propria o di un altro aeromobile.
- k) Interruzione della comunicazione tra l'equipaggio di volo (CRM) o tra l'equipaggio di volo e altre parti (equipaggio di cabina, ATC, ingegneria).
- l) Atterraggio pesante — un atterraggio per cui si ritenga necessario un «controllo di atterraggio pesante».
- m) Sbilanciamento eccessivo del carburante.

- n) Regolazione errata di un codice SSR o della scala di un altimetro.
- o) Errore di programmazione o di immissione dei dati nelle apparecchiature di navigazione e di misura delle prestazioni o uso di dati errati.
- p) Ricezione o interpretazione errata di messaggi RTF.
- q) Funzionamento difettoso o anomalie nel sistema di carburante con conseguenze sull'alimentazione e/o sulla distribuzione del carburante.
- r) Aeromobile che lascia involontariamente una superficie pavimentata.
- s) Collisione tra un aeromobile e qualsiasi altro aeromobile, veicolo o oggetto a terra.
- t) Uso inavvertito e/o errato di un comando.
- u) Impossibilità di ottenere l'assetto previsto per ogni fase di volo (ad esempio: carrello e portelli di atterraggio, ipersostentatori, stabilizzatori, alule, ecc.).
- v) Un rischio o un rischio potenziale consecutivo alla simulazione di condizioni di emergenza per scopi di addestramento, verifiche del sistema o prova.
- w) Vibrazioni anomale.
- x) Attivazione di un sistema primario di avviso relativo alle manovre dell'aeromobile [ad esempio avviso di assetto, avviso di stallo (vibrazione della manetta), avviso di supergiri, ecc.], salvo se:
 - 1) l'equipaggio ha incontrovertibilmente appurato che l'indicazione era falsa, a condizione che il falso avviso non abbia provocato difficoltà o rischi per effetto delle reazioni dell'equipaggio a tale avviso,
 - 2) il sistema è stato attivato per scopi di addestramento o test.
- y) Avviso GPWS — Ground Proximity Warning System (sistema di avviso di vicinanza del terreno)/TAWS, quando:
 - 1) l'aeromobile scende ad una distanza dal suolo inferiore a quanto previsto o annunciato; o
 - 2) l'avviso è emesso in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC) o di volo notturno ed è accertato che è stato attivato dall'elevata velocità discensionale (modo 1); o
 - 3) l'avviso è dovuto al mancato azionamento del carrello di atterraggio o degli ipersostentatori di atterraggio nel momento opportuno della fase di avvicinamento (modo 4); o
 - 4) si verifica o si sarebbe potuta verificare una difficoltà o situazione di pericolo a causa della reazione dell'equipaggio a tale avviso (ad esempio riduzione della distanza rispetto al traffico aereo circostante). In tale categoria rientrano gli avvisi di qualsiasi tipo, ossia «avviso reale», «avviso parassita» e «falso avviso».
- z) Allarme GPWS/TAWS se la reazione dell'equipaggio ha causato o avrebbe potuto causare difficoltà o una situazione di pericolo.
 - aa) Sistema di prevenzione delle collisioni in volo ACAS RA.
 - bb) Incidenti dovuti al getto del turboreattore o alla scia dell'elica che provocano danni o lesioni gravi.

ii) Situazioni di emergenza

- a) Incendio, esplosione, fumi o emanazioni tossiche o nocive anche dopo lo spegnimento degli incendi.
- b) Applicazione di una procedura non standard da parte dell'equipaggio di volo o dell'equipaggio di cabina in caso di situazione di emergenza se:
 - 1) la procedura esiste ma non è applicata;
 - 2) non esiste alcuna procedura;
 - 3) la procedura esiste ma è incompleta o inadeguata;
 - 4) la procedura è errata;
 - 5) è applicata la procedura errata.
- c) Inadeguatezza delle procedure da seguire in situazione di emergenza, anche per fini di manutenzione, addestramento o prova.
- d) Evento che dà luogo a un'evacuazione di emergenza.
- e) Depressurizzazione.
- f) Uso delle apparecchiature o delle procedure di emergenza per far fronte ad una determinata situazione.
- g) Evento che dà luogo a una chiamata di soccorso («Mayday» o «Pan»).
- h) Avaria di un sistema o di un'apparecchiatura di emergenza, compresi i portelli di uscita e l'illuminazione, anche se usati a scopi di manutenzione, addestramento o prova.
- i) Eventi che rendono necessario l'uso di ossigeno di emergenza da parte dei membri dell'equipaggio.

iii) Inabilità fisica dell'equipaggio

- a) Incapacità fisica di un membro dell'equipaggio di volo, anche precedente alla partenza, se si ritiene che avrebbe potuto causare un'incapacità fisica dopo il decollo.
- b) Incapacità fisica di un membro dell'equipaggio di cabina che gli impedisce di svolgere compiti essenziali in situazioni di emergenza.

iv) Lesioni

Eventi che hanno causato o avrebbero potuto causare lesioni gravi ai passeggeri o all'equipaggio ma che non possono essere segnalati come incidenti.

v) Condizioni meteorologiche

- a) Caduta di fulmine che provoca un danno all'aeromobile, l'avaria o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale.
- b) Caduta di grandine che provoca un danno all'aeromobile, l'avaria o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale.
- c) Forte turbolenza che provoca lesioni agli occupanti o che rende necessaria una «verifica della turbolenza» dell'aeromobile.
- d) Improvviso cambiamento di vento.
- e) Formazione di ghiaccio che causa difficoltà di manovra, danni all'aeromobile, l'avario o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale.

vi) Sicurezza

- a) Pirateria aerea con allarme bomba e rischio di dirottamento.
- b) Difficoltà nel controllare passeggeri in stato di ebbrezza, violenti o indisciplinati.
- c) Individuazione di un passeggero clandestino.

vii) Altri eventi

- a) Ripetizione di eventi di un determinato tipo che, presi isolatamente, non sarebbero considerati degni di segnalazione ma la cui frequenza costituisce un rischio potenziale.
- b) Collisione con un uccello che abbia provocato danni all'aeromobile, l'avaria o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale.
- c) Turbolenze di scia.
- d) Eventi di altro tipo che si ritiene abbiano messo in pericolo avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti a bordo dell'aeromobile o a terra.

B. ELEMENTI TECNICI DELL'AEROMOBILE**i) Struttura**

Non tutte le avarie strutturali devono essere necessariamente segnalate. Sono i servizi di ingegneria meccanica a determinare se la gravità dell'avaria è tale da dover essere segnalata. Si riportano qui di seguito esempi rilevanti di avarie:

- a) Danni ad un elemento strutturale principale qualificato come non resistente ai danni (elemento con durata di servizio limitata). Gli elementi strutturali principali sono quelli che contribuiscono in modo determinante a sostenere il carico in volo, a terra e di pressurizzazione e il cui cedimento potrebbe provocare avarie catastrofiche per l'aeromobile.
- b) Anomalie o danni superiori ai limiti ammissibili di un elemento strutturale principale qualificato resistente ai danni.
- c) Danni o anomalie superiori ai limiti di tolleranza autorizzati di un elemento strutturale il cui cedimento potrebbe compromettere la rigidità strutturale a tal punto che i margini stabiliti di inversione dei comandi, di vibrazione autoelastica e di divergenza non possono più essere raggiunti.
- d) Danni o anomalie ad un elemento strutturale che possono causare la liberazione di elementi di massa che rischiano di ferire gli occupanti dell'aeromobile.
- e) Danni o anomalie ad un elemento strutturale che potrebbero compromettere il corretto funzionamento dei sistemi. Cfr. parte B, punto ii).
- f) Perdita di elemento strutturale dell'aeromobile durante il volo.

ii) Sistemi

Si propongono i seguenti criteri generali applicabili a tutti i sistemi:

- a) Avaria, funzionamento difettoso o anomalia di sistemi, sottosistemi o apparati quando non è stato possibile effettuare in modo soddisfacente le procedure ordinarie, le esercitazioni, ecc.

- b) Incapacità di controllo del sistema da parte dell'equipaggio, ad esempio:
 - 1) azioni non controllate
 - 2) risposta errata o incompleta, tra cui limitazione del movimento o rigidità
 - 3) motore imballato
 - 4) avaria o disconnessione meccanica.
- c) Avaria o funzionamento difettoso di una o più funzioni esclusive del sistema (uno stesso sistema può integrare diverse funzioni).
- d) Interferenza all'interno di un sistema o tra sistemi diversi.
- e) Avaria o funzionamento difettoso del dispositivo di protezione o del dispositivo di emergenza di un sistema.
- f) Perdita di ridondanza del sistema.
- g) Eventi causati da un comportamento imprevisto di un sistema.
- h) Per gli aeromobili con un unico sistema, sottosistema o apparato principale:
Avaria, funzionamento difettoso o anomalia di sistemi, sottosistemi o apparati.
- i) Per gli aeromobili con più di un sistema, sottosistema o apparato indipendente principale:
Avaria, funzionamento difettoso o anomalia di uno o più sistemi, sottosistemi o apparati principali.
- j) Attivazione di un sistema primario di avviso relativo ai sistemi o alle apparecchiature dell'aeromobile, salvo se l'equipaggio ha incontrovertibilmente appurato che l'indicazione era falsa, a condizione che il falso avviso non abbia provocato difficoltà o situazioni di pericolo per effetto della reazione dell'equipaggio a tale avviso.
- k) Perdita di fluidi idraulici, carburante, olio o altri liquidi che ha provocato un rischio di incendio, una contaminazione pericolosa della struttura, dei sistemi o delle apparecchiature dell'aeromobile o rischi per gli occupanti.
- l) Funzionamento difettoso o anomalia di un sistema di segnalazione che possa dar luogo ad indicazioni fuorvianti per l'equipaggio.
- m) Avarie, funzionamento difettoso o anomalie verificatisi durante una fase critica del volo e rilevanti ai fini del funzionamento del sistema.
- n) Calo significativo delle prestazioni effettive rispetto alle prestazioni approvate che ha causato una situazione pericolosa (tenendo conto della precisione del metodo di calcolo delle prestazioni), in particolare nel sistema frenante, nel consumo di carburante, ecc.
- o) Asimmetria dei comandi di volo (ipersostentatori, alette, diruttori, ecc.).

L'appendice del presente allegato riporta esempi di eventi da segnalare per effetto dell'applicazione dei summenzionati criteri generali a determinati sistemi.

iii) **Propulsione (motori, propulsori e rotor) e propulsori ausiliari (APU)**

- a) Spegnimento, arresto o anomalia di funzionamento di un motore.
- b) Supervelocità o incapacità di controllare la velocità delle parti rotanti ad alta velocità (ad esempio APU, avviatore ad aria, turboventilatore, motore, propulsore o rotore a turbina ad aria).
- c) Avaria o funzionamento difettoso di una parte del motore o dell'apparato propulsore avente le seguenti conseguenze:
 - 1) non contenimento di componenti detriti
 - 2) incendio interno od esterno incontrollato o fuoriuscita di gas caldo
 - 3) spinta in direzione diversa da quella impostata dal pilota
 - 4) sistema di inversione di spinta che non entra in funzione o entra in funzione inavvertitamente
 - 5) impossibilità di controllarne la potenza, la spinta o il numero di giri
 - 6) avaria della struttura del castello motore
 - 7) avaria parziale o totale di una parte importante dell'apparato propulsore
 - 8) emanazioni visibili dense o concentrazioni di prodotti tossici tali da provocare l'incapacità di agire dell'equipaggio o dei passeggeri
 - 9) le procedure ordinarie non consentono di spegnere il motore
 - 10) impossibilità di riavviare un motore in stato di servizio.
- d) Perdita, modifica o oscillazione di potenza/spinta non controllate che è classificata come perdita della spinta o del controllo della potenza (LOTIC)
 - 1) per un monomotore; o
 - 2) qualora sia considerata eccessiva per l'applicazione; o

- 3) qualora riguardi più di un motore in un aeromobile plurimotore, e in particolare in un bimotore; o
 - 4) per un aeromobile plurimotore quando lo stesso tipo di motore o un motore simile è utilizzato in un'applicazione in cui l'evento sarebbe considerato pericoloso o critico.
- e) Anomalia di una parte a durata di vita limitata che rende necessario il suo ritiro prima della scadenza della vita di servizio utile.
 - f) Anomalie della stessa origine che potrebbero causare un tasso di spegnimento in volo talmente alto da far sì che possa spegnersi più di un motore sullo stesso volo.
 - g) Un dispositivo di limitazione o di comando del motore non entra in funzione quando viene azionato o entra in funzione inavvertitamente.
 - h) Parametri del motore fortemente eccessivi.
 - i) FOD che dà luogo a pericoli.

Eliche e trasmissioni

- j) Avaria o funzionamento difettoso di qualsiasi parte di un'elica o dell'apparato propulsore avente le seguenti conseguenze:
 - 1) Supervelocità dell'elica
 - 2) Lo sviluppo di un'eccessiva resistenza aerodinamica
 - 3) Spinta in direzione opposta a quella impostata dal pilota
 - 4) Allentamento dell'elica o di una parte significativa dell'elica
 - 5) Avaria avente come conseguenza uno squilibrio eccessivo
 - 6) Movimento non intenzionale delle pale dell'elica al di sotto della posizione minima di calettamento prevista per la fase di volo
 - 7) Impossibilità di collocare l'elica nella posizione a bandiera
 - 8) Impossibilità di cambiare il calettamento dell'elica
 - 9) Cambiamento non comandato del calettamento
 - 10) Fluttuazione incontrollabile della coppia o della velocità
 - 11) Allentamento delle parti a bassa energia.

Rotori e trasmissione

- k) Danni o anomalie alla scatola di trasmissione/al mozzo del rotore principale che potrebbe causare una separazione del blocco rotore durante il volo e/o un funzionamento difettoso dei comandi del rotore.
- l) Danni al rotore di coda, alla trasmissione o a sistemi equivalenti.

APU

- m) Spegnimento o avaria dell'APU quando deve essere disponibile in base a requisiti operativi ad esempio ETOPS, MEL.
- n) Impossibilità di spegnere l'APU.
- o) Supervelocità.
- p) Impossibilità di azionare l'APU quando ciò è necessario per ragioni operative.

iv) **Fattori umani**

Qualsiasi inconveniente in cui una caratteristica o inadeguatezza di progettazione dell'aeromobile possa aver dato luogo a un errore di impiego che potrebbe contribuire a un effetto pericoloso o catastrofico.

v) **Altri eventi**

- a) Qualsiasi inconveniente in cui una caratteristica o inadeguatezza di progettazione dell'aeromobile possa aver dato luogo a un errore di impiego che potrebbe contribuire a un effetto pericoloso o catastrofico.
- b) Eventi di norma non considerati eventi da segnalare (ad esempio mobili ed attrezzature della cabina, acqua) ma che, viste le circostanze, hanno causato un rischio per l'aeromobile o i suoi occupanti.
- c) Incendio, esplosione, fumi o emanazioni tossiche o nocive.
- d) Altri eventi che potrebbero rappresentare un rischio per l'aeromobile, compromettere la sicurezza dei suoi occupanti o delle persone e dei beni situati in prossimità dell'aeromobile o a terra.
- e) Avarie o funzionamento difettoso del sistema di avviso ai passeggeri che rendono impossibili o impercettibili gli annunci ai passeggeri.
- f) Perdita di controllo del sedile del pilota durante il volo.

C. MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELL'AEROMOBILE

- i) Montaggio errato di parti o componenti dell'aeromobile rilevato durante un'ispezione o di una procedura di prova non destinata a questo scopo.
- ii) Danno strutturale provocato da una fuga nel sistema di sfogo dell'aria calda.
- iii) Anomalia di una parte a durata di vita limitata che rende necessario il ritiro di detta parte prima del termine della sua vita di servizio utile.
- iv) Danno o deterioramento (rottura, cricca, corrosione, delaminazione, scollamento, ecc.) di qualsiasi origine (vibrazione, perdita di rigidità o avaria strutturale) ai seguenti elementi:
 - a) struttura primaria o elemento strutturale principale (quali definiti nel manuale di riparazione del costruttore) quando il danno o il deterioramento è superiore ai limiti autorizzati previsti nel manuale di riparazione e richiede una riparazione o una sostituzione completa o parziale dell'elemento in questione;
 - b) struttura secondaria che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile;
 - c) motore, elica o rotore di un aerogiro.
- v) **Avaria, funzionamento difettoso o anomalia di un sistema o di un'apparecchiatura, danno o deterioramento rilevato all'atto dell'adeguamento dell'aeromobile ad una direttiva sulla navigabilità o ad un'altra istruzione vincolante emanata da un'autorità di regolamentazione:**
 - a) se l'evento è rilevato per la prima volta dall'organismo segnalante preposto alle operazioni di adeguamento;
 - b) in occasione di successivi adeguamenti quando l'evento supera i limiti consentiti previsti dalle istruzioni e/o le procedure di riparazione/rettifica pubblicate non sono disponibili.
- vi) Avaria di un sistema o di un'apparecchiatura di emergenza, compresi i portelli di uscita e l'illuminazione, anche quando vengono usati per scopi di manutenzione o di prova.
- vii) Non conformità o significative divergenze di conformità rispetto alle procedure di manutenzione previste.
- viii) Prodotti, parti, pertinenze e materiali di origine sconosciuta o sospetta.
- ix) Dati o procedure di manutenzione fuorvianti, errati o insufficienti, che potrebbero causare errori di manutenzione.
- x) **Avarie, funzionamento difettoso o anomalie delle apparecchiature a terra destinate alle prove e alla verifica dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile quando le ispezioni e le procedure di prova ordinarie non hanno consentito di individuare con precisione l'anomalia che ha provocato la situazione di pericolo.**

D. SERVIZI

i) **Servizi di navigazione aerea**

Cfr. allegato II — Elenco degli eventi da segnalare in relazione ai servizi di navigazione aerea.

ii) **Aerodromo e relative strutture**

- a) Notevole fuoriuscita durante le operazioni di rifornimento di carburante.
- b) Caricamento di una quantità di carburante inadeguata che potrebbe compromettere l'autonomia, le prestazioni, l'equilibrio e la resistenza strutturale dell'aeromobile.

iii) **Imbarco di passeggeri, bagagli e carico**

- a) Danneggiamento significativo delle strutture, dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile dovute al trasporto dei bagagli o del carico.
- b) Imbarco non conforme di passeggeri, bagagli o carico con possibili conseguenze sulla massa e/o l'equilibrio dell'aeromobile.
- c) Stivaggio non conforme dei bagagli o del carico (compresi i bagagli a mano) che potrebbe causare rischi per l'aeromobile, le apparecchiature o gli occupanti o impedire un'evacuazione di emergenza.
- d) Stivaggio non conforme dei container o degli altri elementi di grandi dimensioni del carico.
- e) Trasporto o previsto trasporto di merci pericolose in violazione della regolamentazione applicabile, compresi l'etichettatura e l'imballaggio non conformi di merci pericolose.

iii) **Manovre e servizi di assistenza a terra**

- a) Avarie, funzionamento difettoso o anomalie delle apparecchiature a terra destinate alle prove e alla verifica dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile quando le ispezioni e le procedure di prova ordinarie non hanno consentito di individuare con precisione l'anomalia che ha provocato la situazione di pericolo.
- b) Non conformità o significativa divergenza di conformità rispetto alle procedure di assistenza a terra stabilite.
- c) Caricamento di carburante o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo inadeguato (ad esempio ossigeno e acqua potabile).

Appendice dell'allegato I

Nei punti seguenti sono elencati gli eventi da segnalare in forza dell'applicazione dei criteri generali ai sistemi specifici elencati alla lettera B, punto ii), dell'allegato I.

1. Condizionamento d'aria/ventilazione

- a) avaria completa del sistema di raffreddamento avionico
- b) depressurizzazione.

2. Sistema di navigazione automatica

- a) incapacità di ottenere dal sistema automatico di navigazione il funzionamento previsto una volta azionato
- b) grosse difficoltà di controllo dell'aeromobile da parte dell'equipaggio a causa del funzionamento del sistema di navigazione automatica
- c) avaria di un dispositivo di disattivazione del sistema di navigazione automatica
- d) cambiamento non controllato del modo di funzionamento del sistema di navigazione automatica.

3. Comunicazioni

- a) avarie o funzionamento difettoso del sistema di avviso ai passeggeri che rendono impossibili o impercettibili gli annunci ai passeggeri
- b) interruzione totale delle comunicazioni durante il volo.

4. Impianto elettrico

- a) avaria di un circuito di distribuzione dell'impianto elettrico (CA/CC)
- b) avaria totale o avaria di più di un generatore elettrico
- c) avaria del generatore elettrico ausiliario (di emergenza).

5. Abitacolo/Cabina/Stiva

- a) perdita di controllo del sedile del pilota durante il volo
- b) avaria di un sistema o di un'apparecchiatura di emergenza (sistema di avviso di evacuazione di emergenza, portelli di uscita, illuminazione di emergenza, ecc.)
- c) perdita della capacità di contenimento del sistema di stivaggio del carico.

6. Sistema antincendio

- a) avvisatori di incendio, salvo gli avvisi subito individuati come falsi allarmi
- b) avaria o funzionamento difettoso non rilevato del sistema antincendio o del rivelatore d'incendio o di fumo che potrebbe impedire o compromettere l'individuazione/la protezione antincendio
- c) mancato avviso in caso di incendio effettivo o di fumi.

7. Comandi di volo

- a) asimmetria di ipersostentatori, diruttori, alule, ecc.
- b) limitazione dell'escursione, rigidità o risposta errata/tardiva dei comandi di volo primari, dei sistemi di compensazione e del bloccacomandi
- c) escursione superficiale incontrollata dei comandi di volo
- d) vibrazioni delle superfici di controllo avvertite dall'equipaggio
- e) disconnessione o avaria meccanica dei comandi di volo
- f) grave interferenza con i comandi normali dell'aeromobile o degrado della qualità di volo.

8. Sistema del carburante

- a) funzionamento difettoso dell'indicatore di quantità del carburante e conseguente mancanza di indicazioni o indicazioni errate sul carburante disponibile
- b) perdita di carburante che provoca una grave avaria, un rischio di incendio o un grave deterioramento
- c) funzionamento difettoso del sistema di scarico rapido del carburante che provoca una perdita involontaria di una quantità significativa di carburante, un rischio di incendio, un pericoloso deterioramento delle apparecchiature dell'aeromobile o un'impossibilità di scarico rapido del carburante
- d) funzionamento difettoso o anomalia del sistema del carburante che compromette l'alimentazione e/o la distribuzione di carburante
- e) impossibilità di trasferire o utilizzare tutto il carburante disponibile.

9. Impianto idraulico

- a) avaria di un impianto idraulico (solo ETOPS)
- b) avaria del sistema di isolamento
- c) avaria di uno o più circuiti idraulici
- d) avaria dell'impianto idraulico ausiliario
- e) estensione involontaria della turbina ad aria in presa dinamica.

10. Sistema di individuazione/protezione dal ghiaccio

- a) avaria o calo di prestazioni non rilevato del sistema antighiaccio
- b) avaria di più di un sistema di riscaldamento a sonda
- c) impossibilità di scongelare le ali in modo simmetrico
- d) accumulo anomalo di ghiaccio che compromette le prestazioni o la manovrabilità dell'aeromobile
- e) visibilità dell'equipaggio fortemente compromessa.

11. Sistemi di segnalazione/avviso/registrazione

- a) funzionamento difettoso o anomalia di un sistema di segnalazione quando indicazioni fuorvianti potrebbero provocare un intervento inadeguato dell'equipaggio su un determinato sistema
- b) avaria della funzione di allarme rosso di un sistema
- c) abitacoli in vetro: avaria o funzionamento difettoso di uno o più schermi o computer del sistema di visualizzazione/segnalazione.

12. Carrello di atterraggio/freni/pneumatici

- a) incendio del sistema frenante
- b) riduzione significativa dell'azione frenante
- c) frenata asimmetrica che causa una forte deviazione dalla traiettoria
- d) avaria del sistema di estensione in caduta libera L/G (anche durante le prove)
- e) ritrazione/estensione imprevista del carrello o dei portelli del carrello
- f) scoppio di più pneumatici.

13. Sistemi di navigazione (compreso il sistema di avvicinamento di precisione) e centrali aerodinamiche

- a) avaria totale o ripetute anomalie delle apparecchiature di navigazione
- b) avaria totale o ripetute anomalie delle apparecchiature della centrale aerodinamica
- c) indicazioni notevolmente errate o fuorvianti
- d) notevoli errori di navigazione dovuti a dati errati o ad un errore di codificazione nella base dati
- e) deviazioni impreviste nella traiettoria laterale o verticale non causate da un'azione del pilota
- f) problemi con le strutture di navigazione a terra che danno luogo a notevoli errori di navigazione non collegati al passaggio dal sistema di navigazione inerziale a quello di radio navigazione.

14. Ossigeno per aeromobili pressurizzati

- a) interruzione dell'alimentazione di ossigeno nell'abitacolo
- b) interruzione dell'alimentazione di ossigeno ad un numero significativo di passeggeri (oltre il 10 %) anche se l'anomalia è rilevata durante le operazioni di manutenzione, di addestramento o di prova.

15. Sistema di prelievo d'aria

- a) allarme incendio o avviso di danno strutturale provocato da una fuga di aria calda nel sistema di prelievo
 - b) avaria di tutti i sistemi di prelievo d'aria
 - c) avaria del dispositivo di individuazione delle perdite del sistema di prelievo d'aria.
-

ALLEGATO II

Elenco degli eventi da segnalare in relazione ai servizi di navigazione aerea

- Nota 1:* Pur elencando la maggior parte degli eventi da segnalare, il presente allegato non ha carattere tassativo. I soggetti interessati sono pertanto tenuti a comunicare qualsiasi altro evento che a loro giudizio risponda ai criteri stabiliti.
- Nota 2:* Il presente allegato non contempla gli incidenti e gli inconvenienti gravi. In aggiunta agli altri requisiti relativi alla notifica degli incidenti, dovrebbero anch'essi essere registrati nella base dati di cui all'articolo 5, paragrafo 2.
- Nota 3:* Il presente allegato include gli eventi in relazione ai servizi di navigazione aerea (ANS) che costituiscono una minaccia reale o potenziale alla sicurezza aerea o possono compromettere la fornitura di servizi di navigazione aerea sicuri.
- Nota 4:* Il contenuto del presente allegato non preclude la segnalazione di eventi, situazioni o condizioni che, se ripetuti in circostanze diverse ma analoghe o se lasciati non rettificati, possono costituire un rischio per la sicurezza aerea.
- i) **Mancate collisioni (che comprendono situazioni specifiche in cui un aeromobile ed un altro aeromobile/il terreno/un veicolo/una persona o oggetto siano troppo vicini gli uni agli altri):**
- Inosservanza della separazione minima
 - Separazione inadeguata
 - Rischio di volo controllato fin quasi all'urto contro il terreno (Near CFIT)
 - Incursione sulla pista allorché era necessario un intervento preventivo.
- ii) **Rischio potenziale di collisione o mancata collisione (che comprendono situazioni specifiche che possono condurre potenzialmente ad un incidente o ad una mancata collisione se un altro aeromobile si trova nelle vicinanze):**
- Incursione sulla pista allorché non è necessario un intervento preventivo
 - Uscita di pista
 - Deviazione dell'aeromobile rispetto all'autorizzazione ATC
 - Deviazione dell'aeromobile rispetto alle norme di gestione del traffico aereo (ATM) applicabili
 - Deviazione dell'aeromobile rispetto alle procedure ATM applicabili e pubblicate
 - Penetrazione non autorizzata nello spazio aereo
 - Deviazione rispetto alle norme ATM relative al trasporto di apparecchiature ed alle operazioni correlate, come prescritto dai regolamenti applicabili.
- iii) **Eventi specifici connessi all'ATM (comprendono le situazioni che incidono sulla capacità di fornire servizi di ATM, incluse le situazioni nelle quali, fortuitamente, non è stato compromesso il funzionamento sicuro dell'aeromobile). Includono i seguenti eventi:**
- Incapacità di fornire servizi di ATM
 - Incapacità di fornire servizi del traffico aereo
 - Incapacità di fornire servizi di gestione dello spazio aereo
 - Incapacità di fornire servizi di gestione del flusso di traffico aereo
 - Avaria della funzione di comunicazione
 - Avaria della funzione di sorveglianza
 - Avaria della funzione di elaborazione e distribuzione di dati
 - Avaria della funzione di navigazione
 - Sicurezza del sistema di ATM.
-

Appendice dell'allegato II

Nei punti seguenti sono elencati gli eventi connessi all'ATM da segnalare in forza dell'applicazione dei criteri generali di cui al punto iii) dell'allegato II alle operazioni di volo

1. Informazioni notevolmente errate, inadeguate o fuorvianti provenienti dai servizi a terra, quali controllo del traffico aereo (ATC), Automatic Terminal Information Service (ATIS), servizi meteorologici, basi dati di navigazione, carte, diagrammi, manuali, ecc.
 2. Indicazione di un'altezza dal suolo inferiore a quella prevista.
 3. Indicazione di dati di riferimento errati relativi alla pressione (ossia regolazione dell'altimetro).
 4. Trasmissione, ricezione o interpretazione errata di messaggi importanti che causa una situazione pericolosa.
 5. Inosservanza della separazione minima.
 6. Penetrazione non autorizzata nello spazio aereo.
 7. Trasmissioni illecite di comunicazioni radio.
 8. Avaria delle strutture al suolo o satellitari dei servizi di navigazione aerea (ANS).
 9. Grave avaria dell'ATC/ATM o notevole deterioramento delle infrastrutture dell'aerodromo.
 10. Aeromobili, veicoli, animali o corpi estranei che ostruiscono le aree di manovra dell'aerodromo e provocano o potrebbero provocare una situazione pericolosa.
 11. Errori di segnalazione o segnalazione inadeguata degli ostacoli o dei pericoli sull'area di manovra che provocano una situazione pericolosa.
 12. Avaria, funzionamento difettoso o assenza della segnaletica luminosa dell'aerodromo.
-

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 25 giugno 2003

concernente misure di protezione relative alla malattia di Newcastle in Australia

[notificata con il numero C(2003) 1948]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2003/489/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

considerando quanto segue:

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 97/78/CE del Consiglio, del 18 dicembre 1997, che fissa i principi relativi all'organizzazione dei controlli veterinari per i prodotti che provengono dai paesi terzi e che sono introdotti nella Comunità ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 22, paragrafo 1,

vista la direttiva 91/496/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1991, che fissa i principi relativi all'organizzazione dei controlli veterinari per gli animali che provengono dai paesi terzi e che sono introdotti nella Comunità e che modifica le direttive 89/662/CEE, 90/425/CEE e 90/675/CEE ⁽²⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 96/43/CE ⁽³⁾, in particolare l'articolo 18, paragrafo 1,

vista la direttiva 91/494/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1991, relativa alle norme di polizia sanitaria per gli scambi intracomunitari e le importazioni in provenienza dai paesi terzi di carni fresche di volatili da cortile ⁽⁴⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 1999/89/CE ⁽⁵⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 1, l'articolo 12, paragrafo 2, l'articolo 14, paragrafo 1, e l'articolo 14 bis,

visto il regolamento (CE) n. 1774/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 ottobre 2002, recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale non destinati al consumo umano ⁽⁶⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 808/2003 della Commissione ⁽⁷⁾, in particolare gli articoli 28 e 29,

- (1) In seguito all'insorgenza di focolai della malattia di Newcastle negli stati di Victoria e New South Wales, la Commissione ha adottato la decisione 2002/537/CE ⁽⁸⁾, modificata dalla decisione 2002/942/CE ⁽⁹⁾.
- (2) Tale decisione vietava fino al 1° maggio 2003, con alcune deroghe, le importazioni dall'Australia di pollame vivo e uova da cova, ratiti vivi e uova da cova, carni fresche di pollame, ratiti, selvaggina da penna d'allevamento e selvaggina da penna in libertà. Prodotti a base di carne di pollame e preparazioni di carne.
- (3) Non è stato denunciato nessun nuovo caso di malattia di Newcastle e le autorità australiane hanno fornito informazioni epidemiologiche.
- (4) Dato che la decisione 2002/537/CE è scaduta e in attesa di una completa valutazione delle informazioni trasmesse dalle autorità australiane, è necessario mantenere la sospensione generale, con le opportune deroghe, delle importazioni dal territorio dell'Australia di pollame vivo e relative uova da cova, ratiti vivi e relative uova da cova, carni fresche di pollame, ratiti, selvaggina da penna d'allevamento e selvaggina da penna in libertà, prodotti a base di carne di pollame e preparazioni di carne consistenti o contenenti carne delle suddette specie.

⁽¹⁾ GU L 24 del 31.1.1998, pag. 9.

⁽²⁾ GU L 268 del 24.9.1991, pag. 56.

⁽³⁾ GU L 162 dell'1.7.1996, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 268 del 24.9.1991, pag. 35.

⁽⁵⁾ GU L 300 del 23.11.1999, pag. 17.

⁽⁶⁾ GU L 273 del 10.10.2002, pag. 1.

⁽⁷⁾ GU L 117 del 13.5.2003, pag. 1.

⁽⁸⁾ GU L 173 del 3.7.2002, pag. 33.

⁽⁹⁾ GU L 325 del 30.11.2002, pag. 49.

- (5) La decisione 97/222/CE della Commissione ⁽¹⁾, modificata da ultimo dalla decisione 2002/464/CE ⁽²⁾, reca l'elenco dei paesi terzi da cui gli Stati membri autorizzano l'importazione di prodotti a base di carne e stabilisce trattamenti specifici al fine di ridurre il rischio di trasmissione della malattia attraverso tali prodotti. Il trattamento a cui sottoporre il prodotto dipende dalla condizione sanitaria del paese di origine in rapporto alla specie da cui è ottenuta la carne; è quindi opportuno esigere tale trattamento per i prodotti a base di carne di pollame originari dell'Australia.
- (6) Il regolamento (CE) n. 1774/2002 si applica alle importazioni di materie prime per la fabbricazione di alimenti per animali e alle importazioni in corso di materie prime per la fabbricazione di prodotti farmaceutici o di prodotti tecnici. Tuttavia, le disposizioni di applicazione previste all'articolo 29 di tale regolamento non sono state ancora adottate; nel frattempo, secondo quanto stabilito al paragrafo 7 dello stesso articolo, si applicano le disposizioni della direttiva 97/78/CE in merito ai controlli e rimangono applicabili i certificati nazionali.
- (7) I certificati nazionali per l'importazione delle materie prime sopra menzionate non destinate al consumo umano devono essere conformi al capitolo 10 dell'allegato I della direttiva 92/118/CEE del Consiglio ⁽³⁾, modificata da ultimo dalla decisione 2003/42/CE della Commissione ⁽⁴⁾.
- (8) Le disposizioni della presente decisione saranno rivedute sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità australiane.
- (9) Le misure previste dalla 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

Gli Stati membri vietano l'importazione dal territorio dell'Australia di pollame vivo e relative uova da cova, ratiti vivi e relative uova da cova, carni fresche di pollame, ratiti, selvaggina da penna d'allevamento e selvaggina da penna in libertà, prodotti a base di carne di pollame e preparazioni di carne consistenti o contenenti carne delle suddette specie, ad esclusione delle

materie prime che soddisfano i requisiti di certificazione in conformità dei modelli di certificati nazionali rispondenti ai requisiti indicati nel capitolo 10 dell'allegato I della direttiva 92/118/CEE.

Articolo 2

In deroga all'articolo 1, può essere autorizzata l'importazione di carni fresche di ratiti alle condizioni stabilite nel certificato sanitario allegato alla presente decisione.

Articolo 3

In deroga all'articolo 1, gli Stati membri autorizzano l'importazione di prodotti a base di carne di pollame qualora la carne di pollame contenuta in tali prodotti abbia subito uno dei trattamenti specifici indicati ai punti B, C o D della parte IV dell'allegato alla decisione 97/222/CE.

Articolo 4

Gli Stati membri modificano le misure applicate agli scambi per renderle conformi alla presente decisione e rendono immediatamente pubbliche nel modo adeguato le misure adottate. Gli Stati membri ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 5

La presente decisione si applica a partire dal 7 luglio 2003.

Articolo 6

La presente decisione è applicabile fino al 1° gennaio 2004.

Articolo 7

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 25 giugno 2003.

Per la Commissione

David BYRNE

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 98 del 4.4.1997, pag. 39.

⁽²⁾ GU L 161 del 19.6.2002, pag. 16.

⁽³⁾ GU L 62 del 15.3.1993, pag. 49.

⁽⁴⁾ GU L 13 del 18.1.2003, pag. 24.

ALLEGATO

CERTIFICATO SANITARIO PER CARNI FRESCHE DI RATITI DA ALLEVAMENTO DELL'AUSTRALIA DESTINATE AL CONSUMO UMANO ⁽¹⁾

Nota per l'importatore: il presente certificato è ad uso esclusivamente veterinario; l'originale deve scortare la partita sino al posto d'ispezione frontaliero.

1. SPEDITORE (nome e indirizzo completi):	2. CERTIFICATO SANITARIO N. ORIGINALE
4. DESTINATARIO (nome e indirizzo completi):	3. Paese d'origine: AUSTRALIA
8. Luogo di carico:	5. AUTORITÀ COMPETENTE (centrale): 5.1. Ministero 5.2. Servizio
9.1. Mezzo di trasporto ⁽²⁾ : 9.2. Numero del sigillo ⁽³⁾ :	6. AUTORITÀ COMPETENTE (locale):
10.1. Stato membro di destinazione: 10.2. Destinazione finale:	7. Indirizzo dello/degli stabilimento/i: 7.1. Macello: 7.2. Laboratorio di sezionamento ⁽⁴⁾ : 7.3. Deposito frigorifero ⁽⁴⁾ :
12.1. Specie di ratiti: 12.2. Natura dei pezzi:	11. Numero di riconoscimento degli stabilimenti: 11.1. Macello: 11.2. Laboratorio di sezionamento ⁽⁴⁾ : 11.3. Deposito frigorifero ⁽⁴⁾ :
13.1. Tipo di imballaggio: 13.2. Dati relativi all'identificazione della partita:	14. Quantità: 14.1. Peso netto [kg]; 14.2. Numero di colli:

Nota: Presentare un certificato distinto per ciascuna partita di carni di ratiti.

⁽¹⁾ Carni fresche di ratiti: tutte le parti, escluse le frattaglie, di ratiti d'allevamento idonee al consumo umano, che non abbiano subito alcun trattamento di conservazione, eccetto il trattamento col freddo; le carni condizionate sotto vuoto o in atmosfera controllata devono essere scortate anch'esse da un certificato redatto secondo il presente modello.

⁽²⁾ Indicare il mezzo di trasporto e, a seconda dei casi, il numero d'immatricolazione o il nome depositato.

⁽³⁾ Facoltativo.

⁽⁴⁾ Cancellare la dicitura non pertinente.

MODELLO**Attestato sanitario**

I. CERTIFICATO SANITARIO

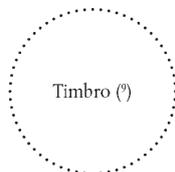
Il sottoscritto, veterinario ufficiale, certifica che:

1. L'Australia è indenne da influenza aviaria ai sensi del Codice internazionale di polizia sanitaria dell'UIE.
2. Le carni fresche private delle ossa e della pelle sopra descritte sono state ottenute da ratiti di allevamento:
 - 2.1. che sono stati detenuti senza interruzione nel territorio dell'Australia per almeno tre mesi prima della macellazione o dal momento della schiusa delle uova;
 - 2.2. che sono stati allevati/sono rimasti per almeno tre mesi prima della macellazione in allevamenti:
 - 2.2.1. che sono sottoposti regolarmente a ispezioni veterinarie per diagnosticare le malattie trasmissibili all'uomo o agli animali;
 - 2.2.2. che non sono soggetti a restrizioni per motivi di polizia sanitaria in relazione a malattie a cui i ratiti e/o il pollame sono sensibili;
 - 2.2.3. in cui nei precedenti sei mesi non sono stati registrati focolai della malattia di Newcastle o dell'influenza aviaria e intorno ai quali, nel raggio di 10 km dal perimetro del settore dell'azienda in cui sono allevati i ratiti, non si sono verificati casi di influenza aviaria o di malattia di Newcastle per almeno tre mesi;
 - 2.3. non macellati nel quadro di un piano di controllo o di eradicazione delle malattie del pollame e/o dei ratiti;
 - 2.4. che:
 - 2.4.1. non sono stati vaccinati contro la malattia di Newcastle ⁽¹⁾,
 - 2.4.2. sono stati vaccinati contro la malattia di Newcastle con un vaccino inattivato rispondente ai requisiti di cui alla decisione 93/152/CEE della Commissione ⁽¹⁾ ⁽²⁾,
 - 2.4.3. sono stati vaccinati contro la malattia di Newcastle con un vaccino vivo che non risponde ai requisiti di cui alla decisione 93/152/CEE, ma non sono stati vaccinati nei 30 giorni precedenti la macellazione ⁽¹⁾
 - 2.5. che:
 - 2.5.1. sono stati sottoposti ad una prova di isolamento del virus della malattia di Newcastle nel corso della quale non è stato riscontrato alcun paramyxovirus di ceppo aviare con un indice di patogenicità intracerebrale (ICPI) superiore a 0,4 sulla base di
 - 2.5.1.1. un campionamento casuale di tamponi tracheali su almeno 60 capi di ciascuno dei branchi interessati inviati al macello originari del territorio australiano, ad esclusione degli stati di Victoria e New South Wales ⁽¹⁾
 - 2.5.1.2. campionamenti individuali di tamponi tracheali dei capi originari degli stati di Victoria e New South Wales ⁽¹⁾
 - oppure
 - 2.5.2. provengono da stabilimenti in cui la sorveglianza della malattia di Newcastle è effettuata nel quadro di un piano di campionamento su base statistica con risultati negativi ⁽³⁾ per almeno sei mesi ⁽¹⁾
 - 2.5.3. per i quali i test di isolamento del virus descritti ai punti 2.5.1 e 2.5.2 sono stati effettuati in un laboratorio ufficiale designato dall'autorità competente che utilizza metodi diagnostici conformi all'allegato III della direttiva 92/66/CEE del Consiglio ⁽⁴⁾
 - 2.5.4. non sono venuti a contatto, durante il periodo di 30 giorni precedente la macellazione, con ratiti o pollame che non soddisfano i requisiti indicati ai punti 2.5.1 e 2.5.2
 - 2.6. che non sono venuti a contatto, durante il trasporto al macello, con pollame e/o ratiti affetti da influenza aviaria o da malattia di Newcastle;
 - 2.7. che sono stati manipolati prima della macellazione e macellati alle condizioni previste dalla direttiva 93/119/CEE del Consiglio ⁽⁵⁾.
3. Le carni prive delle ossa e della pelle sopra descritte:
 - 3.1. provengono da macelli riconosciuti ai quali, al momento della macellazione, non si applicavano restrizioni conseguenti all'insorgenza, sospettata o confermata, di influenza aviaria o malattia di Newcastle ed attorno ai quali, in un raggio di 10 km, non sono stati registrati casi di influenza aviaria o malattia di Newcastle per almeno 30 giorni;
 - 3.2. non sono venute a contatto, in alcuna delle fasi della macellazione, del sezionamento, del magazzinaggio o del trasporto, con ratiti o carni non rispondenti ai requisiti della direttiva 91/494/CEE.

II. CERTIFICATO DI POLIZIA SANITARIA

4. Sono rispettate le garanzie relative agli animali vivi e ai prodotti da essi ottenuti precisate nei piani in materia di residui presentati ai sensi dell'articolo 29 della direttiva 96/23/CE del Consiglio ⁽⁶⁾.
5. Le carni fresche prive delle ossa e della pelle sopra descritte sono ottenute da ratiti che:
- sono giunti al macello scortati da un certificato veterinario rilasciato dal veterinario responsabile dell'azienda d'origine, attestante che sono stati sottoposti ad ispezione veterinaria ante mortem presso tale azienda, nelle 72 ore precedenti il carico, a norma dell'articolo 8 della direttiva 91/495/CEE del Consiglio ⁽⁷⁾, oppure
 - sono stati sottoposti ad ispezione veterinaria ante mortem presso il macello riconosciuto, nelle 72 ore precedenti la macellazione, a norma dell'articolo 8 della direttiva 91/495/CEE.
6. La macellazione dei ratiti è effettuata presso un macello riconosciuto a norma dell'articolo 8 della direttiva 91/495/CEE, a condizione che tale stabilimento disponga di adeguate attrezzature.
7. Prima della produzione delle carni che formano oggetto del presente certificato, gli stabilimenti presso i quali si è proceduto alla macellazione, al trattamento o al sezionamento sono stati accuratamente puliti e disinfettati sotto sorveglianza ufficiale.
8. Le carni sopra descritte:
- 8.1. sono state manipolate in condizioni igieniche corrispondenti a quelle previste dall'articolo 8 della direttiva 91/495/CEE;
 - 8.2. sono state sottoposte ad ispezione post mortem conformemente all'articolo 8 della direttiva 91/495/CEE e sono risultate idonee al consumo umano;
 - 8.3. sono state sezionate ⁽⁸⁾ e immagazzinate ⁽⁸⁾ presso stabilimenti a tal fine riconosciuti dall'autorità competente dell'Australia, rispondenti ai requisiti di cui all'articolo 8 della direttiva 91/495/CEE, a condizione che tale stabilimento disponga di adeguate attrezzature;
 - 8.4. non sono venute a contatto, in alcuna delle fasi di macellazione, sezionamento, magazzinaggio e trasporto, con carni non rispondenti ai requisiti della direttiva 91/495/CEE.
9. Le carni di cui al presente certificato ⁽⁸⁾/l'imballaggio delle carni di cui al presente certificato ⁽⁸⁾ recano un timbro che comprova ⁽¹⁾:
- che le carni provengono da animali macellati e ispezionati presso un macello riconosciuto
 - che le carni sono state sezionate presso un laboratorio di sezionamento riconosciuto.
10. I mezzi di trasporto utilizzati e le condizioni di carico della partita di carni sopra descritte soddisfano le condizioni di igiene di cui all'articolo 8 della direttiva 91/495/CEE.

Fatto a il



.....
(firma del veterinario ufficiale) ⁽⁹⁾

.....
(nome in lettere maiuscole, qualifica e titolo)

⁽¹⁾ Apporre una crocetta su almeno una casella, secondo il caso.

⁽²⁾ GU L 59 del 12.3.1993, pag. 35.

⁽³⁾ Nei branchi non vaccinati la sorveglianza è basata sull'esame sierologico e nel caso dei gruppi vaccinati in base ad un tampone tracheale dei ratiti.

⁽⁴⁾ GU L 260 del 5.9.1992, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 340 del 31.12.1991, pag. 21.

⁽⁶⁾ GU L 125 del 23.5.1996, pag. 10.

⁽⁷⁾ GU L 268 del 24.9.1991, pag. 41.

⁽⁸⁾ Cancellare se non pertinente.

⁽⁹⁾ Timbro e firma di colore diverso da quello del testo a stampa.

RETTIFICHE**Rettifica del regolamento (CE) n. 1170/2003 della Commissione, del 30 luglio 2003, che fissa il prezzo del mercato mondiale del cotone non sgranato**

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 162 del 1° luglio 2003)

Nel sommario, nel titolo e nella data dell'atto a pagina 65:

anziché: «30 luglio 2003»,

leggi: «30 giugno 2003».
