

# Jurnalul Oficial

## al Uniunii Europene

L 13



Ediția  
în limba română

### Legislație

Anul 52  
17 ianuarie 2009

Cuprins

#### I Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie

##### REGULAMENTE

- Regulamentul (CE) nr. 28/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume ..... 1
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 29/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european <sup>(1)</sup> ..... 3**
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 30/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1032/2006 în ceea ce privește cerințele aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor care utilizează serviciile de legături de date <sup>(1)</sup> ..... 20**
- Regulamentul (CE) nr. 31/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 privind eliberarea licențelor de import de orez în cadrul contingentelor tarifare deschise pentru subperioada ianuarie 2009 prin Regulamentul (CE) nr. 1529/2007 ..... 23
- Regulamentul (CE) nr. 32/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 privind eliberarea de licențe de import pentru cererile depuse în primele șapte zile ale lunii ianuarie 2009 în cadrul contingentului tarifar deschis prin Regulamentul (CE) nr. 1498/2007 pentru zahăr și amestecurile de zahăr și cacao cu origine cumulată ACP/TTPM sau CE/TTPM ..... 25
- Regulamentul (CE) nr. 33/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de stabilire a coeficientului de atribuire care trebuie aplicat în cazul cererilor de licențe de import pentru ulei de măsline depuse în perioada cuprinsă între 12 și 13 ianuarie 2009 în cadrul contingentului tarifar tunisian și de suspendare a eliberării licențelor de import pentru luna ianuarie 2009 ..... 26

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE

(continuare în pagina următoare)

Regulamentul (CE) nr. 34/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 privind eliberarea de licențe de import pentru cererile depuse în cursul primelor șapte zile ale lunii ianuarie 2009 în cadrul contingentelor tarifare deschise de Regulamentul (CE) nr. 616/2007 pentru carnea de pasăre ..... 27

Regulamentul (CE) nr. 35/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 27/2009 de stabilire a taxelor de import în sectorul cerealelor începând cu 16 ianuarie 2009 ... 29

---

II *Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie*

DECIZII

**Comisie**

2009/38/CE:

★ **Decizia Comisiei din 13 ianuarie 2009 de modificare a Deciziilor 2001/881/CE și 2002/459/CE în ceea ce privește lista punctelor de control la frontieră din Germania, Franța, Italia și Austria [notificată cu numărul C(2008) 8995] <sup>(1)</sup> .....** 32

---

**Aviz cititorilor** (A se vedea coperta a treia)



---

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE

## I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL (CE) NR. 28/2009 AL COMISIEI

din 16 ianuarie 2009

**de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) <sup>(1)</sup>,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 al Comisiei din 21 decembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 2200/96, (CE) nr. 2201/96 și (CE) nr. 1182/2007 ale Consiliului în sectorul fructelor și legumelor <sup>(2)</sup>, în special articolul 138 alineatul (1),

întrucât:

Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din Runda Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XV la regulamentul respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 138 din Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 se stabilesc în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 17 ianuarie 2009.

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

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2009.

*Pentru Comisie*

Jean-Luc DEMARTY

*Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală*

<sup>(1)</sup> JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 350, 31.12.2007, p. 1.

## ANEXĂ

## Valorile forfetare de import pentru determinarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

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

<sup>(1)</sup> Nomenclatorul țărilor, astfel cum este stabilit prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” reprezintă „alte origini”.

**REGULAMENTUL (CE) NR. 29/2009 AL COMISIEI****din 16 ianuarie 2009****de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea) <sup>(1)</sup>, în special articolul 3 alineatul (1),având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) <sup>(2)</sup>, în special articolul 8 alineatul (2),

întrucât:

(1) Intensificarea traficului aerian, care s-a observat și se prevede în Europa, impune, în paralel, o intensificare a capacității de control al traficului aerian. Acest fapt are drept rezultat apariția unei cereri de îmbunătățiri funcționale, în special pentru a ameliora eficiența comunicațiilor dintre controlori și piloți. Canalele de comunicații vocale devin tot mai congestionate și este necesar să fie completate de comunicații aer-sol prin legături de date.

(2) O serie de studii și de teste efectuate în cadrul Comunității și al Eurocontrol au confirmat faptul că serviciile de legături de date pot furniza o capacitate suplimentară de control al traficului aerian. Este necesar ca aceste servicii să fie introduse într-un mod coordonat pentru a optimiza potențialele beneficii rezultate din acestea.

(3) În temeiul articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, Eurocontrol a fost mandatată să elaboreze cerințele pentru introducerea coordonată a serviciilor de legături de date. Prezentul regulament se bazează pe raportul de mandat prezentat la 19 octombrie 2007.

(4) Prezentul regulament nu ar trebui să se aplice operațiunilor și instruirii militare menționate la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

(5) Introducerea rapidă a serviciilor de legături de date în scopul completării comunicațiilor vocale controlor-pilot în faza zborului de croazieră este prevăzută în Planul general de gestionare a traficului aerian european (Planul general ATM), stabilit la finalul etapei de definire a proiectului SESAR bazat pe Regulamentul (CE) nr. 219/2007 din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR) <sup>(3)</sup>.

(6) Este necesar să se introducă servicii de legături de date în porțiuni continue și omogene ale spațiului aerian din cerul unic european, începând cu spațiul aerian superior de mare densitate. Având în vedere importanța serviciilor de legături de date pentru evoluția viitoare a rețelei europene de gestionare a traficului aerian (denumită în continuare EATMN), este necesar ca utilizarea acestora să fie extinsă progresiv pentru a include cea mai mare parte a spațiului aerian al cerului unic european, astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian) <sup>(4)</sup>.

(7) Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) și Organizația Europeană pentru Echipamente din Aviația Civilă (denumită în continuare „Eurocae”) au definit un număr semnificativ de servicii de legături de date. Este necesar ca numai acele servicii care au fost suficient validate la nivelul Eurocontrol să facă obiectul introducerii obligatorii, pe baza standardelor definite de organizațiile respective.

(8) Creșterea capacității traficului, permisă de serviciile de legături de date, depinde de procentul de zboruri operate cu capacitate de legături de date. Un procent semnificativ de zboruri, nu mai puțin de 75 %, ar trebui echipate cu astfel de capacități astfel încât să permită o creștere suficientă a capacității.

<sup>(1)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

<sup>(2)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 64, 2.3.2007, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

- (9) Este necesar ca operatorii să fie anunțați din timp pentru a-și echipa aeronavele, atât cele noi, cât și flota deja existentă, cu noi capacități. Ar trebui să se țină seama de acest lucru la stabilirea termenelor privind introducerea echipamentului obligatoriu.
- (10) O serie de aeronave, în special cele care efectuează zboruri transoceanice de cursă lungă, au fost deja echipate cu capacități de legături de date, utilizând standarde cunoscute sub denumirea de *Future Air Navigation Systems* (sisteme de navigație aeriană pentru viitor) (FANS) 1/A. Solicitarea ca operatorii să instaleze echipamente suplimentare de legături de date pe astfel de aeronave pentru a se conforma cerințelor prevăzute de prezentul regulament nu s-ar justifica din punct de vedere economic. Cu toate acestea, este necesar ca, pe termen lung, să se realizeze o convergență între soluțiile tehnice utilizate pentru zboruri transoceanice și cele definite de prezentul regulament. Prin urmare, este necesar să se stabilească un termen adecvat în această privință.
- (11) Condițiile privind expedierea unei aeronave echipate cu componente temporar nefuncționale de legături de date ar trebui specificate în lista aplicabilă a echipamentului minim prevăzută de anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile <sup>(1)</sup> și de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE <sup>(2)</sup> și de normele de aplicare a acestuia.
- (12) Este necesar să se identifice criteriile pentru o eventuală scutire, bazate în special pe considerente economice sau tehnice, care să permită, în mod excepțional, operatorilor să nu echipeze anumite tipuri de aeronave cu capacități de legături de date.
- (13) Aeronavele de stat de tip „transport” reprezintă cea mai mare categorie de aeronave de stat care participă la traficul aerian general din spațiul aerian căruia i se aplică prezentul regulament. Când statele membre decid să echipeze acest tip de aeronave noi cu capacități de legături de date bazate pe standarde care nu sunt specifice cerințelor operaționale din domeniul militar, este necesar să implementeze soluții tehnice care să se conformeze prezentului regulament.
- (14) Aplicarea uniformă a unor proceduri specifice privind folosirea de legături de date în cadrul spațiului aerian al cerului unic european este esențială pentru asigurarea interoperabilității și a unei exploatare continue.
- (15) OACI a definit aplicațiile standardizate aer-sol pentru gestionare contextuală (denumită în continuare „CM”), precum și comunicațiile controlor-pilot prin legături de date (denumite în continuare „CPDLC”), în vederea introducerii serviciilor de legături de date. Este necesar ca furnizorii de servicii și operatorii de trafic aerian să sprijine aceste aplicații și să utilizeze un set standardizat comun de mesaje pentru a asigura implementarea interoperabilă *end-to-end* (de la un capăt la altul) a serviciilor de legături de date.
- (16) Pentru a realiza legături de date între aplicațiile aer-sol se pot utiliza mai multe protocoale de comunicare. Cu toate acestea, este necesar să se instituie, la sol, un set comun minim de astfel de protocoale pentru a asigura interoperabilitatea generală în spațiul aerian căruia i se aplică prezentul regulament. Protocoalele definite de OACI pe baza rețelei aeronautice de telecomunicații (denumită în continuare „ATN”) și a legăturii digitale de foarte mare frecvență Mode 2 (denumită în continuare „VDL 2”) sunt, în prezent, considerate ca reprezentând singura soluție confirmată în vederea unei utilizări armonizate. Prin urmare, este necesar ca statele membre să asigure disponibilitatea acestei soluții.
- (17) Procedurile regionale suplimentare stabilite de OACI aplicabile în Europa sunt modificate pentru a permite transportul obligatoriu al componentelor de legături de date în spațiul aerian al anumitor state membre.
- (18) Este necesar ca operatorii și organizațiile care furnizează servicii de comunicații pentru transferul de date dintre aplicațiile aer-sol să aibă posibilitatea de a utiliza alte protocoale decât ATN/VDL 2. Este necesar însă ca aceste protocoale să respecte cerințele corespunzătoare pentru a garanta menținerea interoperabilității *end-to-end* între unitățile de servicii de trafic aerian și aeronave.
- (19) Furnizorii de servicii de trafic aerian (denumite în continuare „ATS”) pot alege să se bazeze pe alte organizații pentru furnizarea serviciilor de comunicații aer-sol prin legături de date. Pentru a garanta siguranța, securitatea și eficiența corespunzătoare acestor servicii, este necesar ca, în acest caz, să se stabilească între părțile interesate acorduri privind nivelul serviciilor.
- (20) Pentru a asigura interoperabilitatea *end-to-end* a serviciilor de legături de date, este necesar ca aeronavele și unitățile ATS dotate cu capacitate de legături de date să stabilească comunicații prin legături de date indiferent de măsurile luate de operatori și de furnizorii de ATS pentru a asigura disponibilitatea serviciilor de comunicații aer-sol. Prin urmare, este necesar să se ia măsuri corespunzătoare în această privință.

<sup>(1)</sup> JO L 373, 31.12.1991, p. 4.

<sup>(2)</sup> JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

- (21) Informațiile cu privire la capacitatea de legături de date a zborurilor ar trebui incluse în planul de zbor, prelucrate și transmise între unitățile ATS. Informațiile de identificare, care permit utilizarea aplicațiilor de legături de date aer-sol și posibilitatea ca următoarea unitate ATS să înceapă schimbul de date cu aeronava, ar trebui, de asemenea, să fie prelucrate și transmise între unitățile ATS.
- (22) Este necesar ca furnizorii de servicii de navigație aeriană și alte entități care furnizează servicii de comunicații aer-sol prin legături de date să ia măsuri pentru a garanta siguranța corespunzătoare a schimburilor de informații.
- (23) Calitatea serviciilor de comunicații aer-sol prin legături de date ar trebui monitorizată periodic de furnizorii de ATS.
- (24) Este necesar să se utilizeze o schemă comună de adresare pentru a identifica fără ambiguitate toate stațiile din aer și de la sol implicate în schimburile bazate pe legături de date.
- (25) În vederea menținerii sau a consolidării nivelurilor existente de siguranță a exploatării, statele membre ar trebui să aibă obligația de a asigura realizarea, de către părțile implicate, a unei evaluări a siguranței, care să includă identificarea pericolelor și evaluarea și diminuarea riscurilor.
- (26) În conformitate cu articolul 3 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, normele de implementare a interoperabilității ar trebui să descrie procedurile specifice de evaluare a conformității care trebuie utilizate pentru evaluarea fie a conformității, fie a adecvării la utilizarea dată a componentelor, precum și a verificării sistemelor.
- (27) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

##### Obiect și domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește cerințele pentru introducerea coordonată a unor servicii de legături de date bazate pe comunicații de date aer-sol *point-to-point* (de la un punct la altul), astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5.

- (2) Prezentul regulament se aplică:

- (a) sistemelor de prelucrare a datelor de zbor, componentelor acestora și procedurilor asociate, precum și sistemelor de interfață om/mașină, componentelor acestora și procedurilor asociate utilizate de unitățile de control al traficului aerian care furnizează servicii pentru traficul aerian general;
- (b) componentelor interfeței om/mașină aflate la bordul aeronavei și procedurilor asociate;
- (c) sistemelor de comunicații aer-sol, componentelor acestora și procedurilor asociate.

- (3) Prezentul regulament se aplică tuturor zborurilor din categoria traficului aerian general, în conformitate cu normele de navigație în spațiul aerian superior nivelului de zbor FL 285, definit în anexa I partea A.

De asemenea, de la 5 februarie 2015 prezentul regulament se aplică tuturor zborurilor din categoria traficului aerian general, în conformitate cu normele de navigație în spațiul aerian superior nivelului de zbor FL 285, definit în anexa I partea B.

- (4) Prezentul regulament se aplică furnizorilor de servicii de trafic aerian (denumiți în continuare „furnizorii de ATS”) care furnizează servicii pentru traficul aerian general în spațiul aerian menționat la alineatul (3) și în conformitate cu datele de aplicare relevante.

#### Articolul 2

##### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „serviciu de legături de date” înseamnă un ansamblu de operațiuni conexe de gestionare a traficului aerian, susținut de comunicații aer-sol prin legături de date, care au un scop operațional clar definit și care încep și se sfârșesc printr-un eveniment de exploatare;
2. „operator” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere care exploatează aeronave sau care propune servicii de exploatare a acestora;
3. „unitate de servicii de trafic aerian” (denumită în continuare „unitate ATS”) înseamnă o unitate civilă sau militară responsabilă cu furnizarea de servicii de trafic aerian;



4. „acord privind nivelul serviciilor” înseamnă o parte dintr-un contract de servicii între organizații, prin care se convine asupra unui anumit nivel de servicii, în special în ceea ce privește calitatea și performanța serviciului de comunicații de date;
5. „comunicații de date aer-sol *point-to-point*” înseamnă o comunicație bidirecțională între o aeronavă și un organism de comunicații de la sol, care se bazează pe un ansamblu de funcții distribuite astfel încât să se realizeze următoarele:
- (a) transmisia și recepția unor cadre de biți (*bit frames*) cu legături ascendente și descendente (*uplink/downlink*), prin intermediul unui legături mobil de date între sistemele de comunicare de la sol și cele de pe aeronavă;
- (b) transmisia și recepția unor unități de date între sistemele de la sol și cele de pe aeronavă care găzduiesc aplicații aer-sol, cu:
- (i) transmiterea unităților de date prin intermediul unor căi de comunicație de la sol și al unor legături mobile de date;
- (ii) cooperarea mecanismelor de la ambele extremități în vederea transmiterii unităților de date.
6. „aeronavă de stat” înseamnă orice aeronavă utilizată de serviciile militare, vamale și de poliție;
7. „aeronavă de stat de tip transport” înseamnă o aeronavă de stat cu aripi fixe, concepută în vederea transportului de persoane și/sau de mărfuri;
8. „aplicație aer-sol” înseamnă un ansamblu de funcții aer-sol care operează în comun pentru a susține serviciile de trafic aerian;
9. „comunicații *end-to-end*” înseamnă transferul de informații între aplicații aer-sol de aceeași natură;
10. „comunicații aer-sol” înseamnă comunicații bidirecționale între sistemele de comunicații de pe aeronavă și cele de la sol;
11. „politica de siguranță” înseamnă un ansamblu de obiective, de norme de comportament pentru utilizatori și pentru administratori, precum și de cerințe privind configurarea și gestionarea sistemelor, toate acestea împreună fiind menite să protejeze sistemele și resursele de comunicații implicate în furnizarea serviciilor de legături de date împotriva unor acte de intervenție ilicită;
12. „informații de adresare” înseamnă informații privind adresa sistemului sau a rețelei unei entități care participă la comunicații aer-sol prin legături de date și care permit determinarea fără ambiguitate a amplasării entității respective;
13. „sistem integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor” (denumit în continuare „IFPS”) înseamnă un sistem din cadrul rețelei europene de gestionare a traficului aerian prin care se oferă, în spațiul aerian care face obiectul prezentului regulament, un serviciu centralizat de prelucrare și distribuire a planurilor de zbor, care se ocupă de recepționarea, validarea și distribuirea planurilor de zbor;
14. „nefuncțional” referitor la un component al aeronavei înseamnă că acel component nu își îndeplinește scopul sau nu funcționează în mod constant în limitele de exploatare sau în marjele de toleranță stabilite.

### Articolul 3

#### Serviciile de legături de date

(1) Furnizorii de ATS se asigură că unitățile ATS care furnizează servicii de trafic aerian în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) dispun de capacitatea de a furniza și de a exploata serviciile de legături de date definite în anexa II.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (4) al prezentului articol, operatorii se asigură că aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 1 alineatul (3) și care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată la 1 ianuarie 2011 sau ulterior dispun de capacitatea de a exploata serviciile de legături de date definite în anexa II.

(3) Fără a aduce atingere alineatului (4) al prezentului articol, operatorii se asigură că aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 1 alineatul (3) și care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2011 dispun de capacitatea de a exploata serviciile de legături de date definite în anexa II începând cu 5 februarie 2015.



- (4) Alineatele (2) și (3) nu se aplică următoarelor:
- (a) aeronave care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2014 și care sunt dotate cu echipament de legături de date certificat pe baza cerințelor unuia dintre documentele Eurocae specificate la punctul 10 din anexa III;
- (b) aeronave care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 1998 și care își vor înceta activitatea în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) până la 31 decembrie 2017;
- (c) aeronave de stat;
- (d) aeronave care efectuează zboruri în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) în scopul testării, livrării sau întreținerii sau care sunt dotate cu componente temporar nefuncționale de legături de date, în condițiile specificate în lista aplicabilă a echipamentului minim prevăzută la punctul 1 din anexa III la prezentul regulament și de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de normele de aplicare a acestuia.
- (5) Statele membre care decid să echipeze noi aeronave de stat de tip „transport”, care vor fi puse în funcțiune începând cu 1 ianuarie 2014, cu capacitatea de a realiza legături de date pe baza unor standarde care nu sunt specifice pentru cerințele operațiunilor militare, se asigură că aceste aeronave dispun de capacitatea de a exploata serviciile de legături de date definite în anexa II.

#### Articolul 4

##### Proceduri asociate

Furnizorii de ATS care furnizează servicii de trafic aerian și operatorii care utilizează servicii de trafic aerian susținute de serviciile de legături de date menționate în anexa II aplică proceduri standardizate comune, conforme cu dispozițiile Organizației Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) privind:

1. stabilirea unor comunicații controlor-pilot prin legături de date (denumite în continuare „CPDLC”);
2. schimbul de mesaje operaționale CPDLC;
3. transferul de CPDLC;
4. întreruperea temporară a utilizării solicitărilor CPDLC din partea piloților;

5. defectarea și închiderea CPDLC;
6. clasificarea planurilor de zbor în funcție de informațiile privind capacitatea de a realiza legături de date.

#### Articolul 5

##### Obligațiile furnizorilor de ATS în ceea ce privește comunicațiile prin legături de date

- (1) Furnizorii de ATS se asigură că sistemele de la sol menționate la articolul 1 alineatul (2) și componentele acestora susțin aplicațiile aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.
- (2) Furnizorii de ATS se asigură că sistemele de la sol menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c) și componentele acestora aplică sistemul de comunicații *end-to-end* în conformitate cu cerințele din partea A a anexei IV referitoare la schimburile de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.
- (3) Furnizorii de ATS care se bazează pe alte organizații pentru a furniza servicii de comunicații pentru schimburile de date cu aeronavele care sunt necesare pentru aplicațiile aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III se asigură că aceste servicii sunt furnizate în conformitate cu termenii și condițiile prevăzute într-un acord privind nivelul serviciilor, incluzând, în special:

- (a) descrierea serviciilor de comunicații în conformitate cu cerințele serviciilor de legături de date definite în anexa II;
- (b) descrierea politicii de siguranță stabilite pentru a proteja schimburile de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III;
- (c) materialele relevante care urmează să fie furnizate în vederea monitorizării calității și a performanțelor serviciilor de comunicații.

- (4) Furnizorii de ATS iau toate măsurile corespunzătoare pentru a asigura că se pot stabili schimburi de date cu toate aeronavele care efectuează zboruri în spațiul aerian aflat în responsabilitatea furnizorilor respectivi și care sunt dotate cu capacitatea de a realiza legături de date în conformitate cu cerințele prevăzute de prezentul regulament, ținând seama în mod adecvat de posibilele limitări ale acoperirii, inerente tehnologiei comunicaționale utilizate.

(5) Furnizorii de ATS implementează, în cadrul sistemelor lor de prelucrare a datelor de zbor, a procedurilor de transmitere a datelor de identificare și de notificare a următorului punct de contact autorizat între unitățile ATC, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei <sup>(1)</sup> în ceea ce privește cerințele privind sistemele automate de schimb de date de zbor care susțin serviciile de legături de date.

(6) Furnizorii de ATS monitorizează calitatea serviciilor de comunicații și verifică conformitatea acestora cu nivelul de performanță necesar pentru mediul operațional de care sunt responsabili.

#### Articolul 6

### Obligațiile operatorilor în ceea ce privește comunicațiile prin legături de date

(1) Operatorii se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele menționate la articolul 3 alineatele (2) și (3), susțin aplicațiile aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(2) Operatorii se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele menționate la articolul 3 alineatele (2) și (3), aplică sistemul de comunicații *end-to-end* în conformitate cu partea A a anexei IV în ceea ce privește schimbul de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(3) Operatorii se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele menționate la articolul 3 alineatele (2) și (3), aplică sistemul de comunicații aer-sol în conformitate cu cerințele părții B sau părții C a anexei IV în ceea ce privește schimbul de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(4) Operatorii menționați la alineatul (3) iau măsurile corespunzătoare pentru a asigura că se pot stabili schimburi de date între aeronavele lor, dotate cu capacitatea de a realiza legături de date, și toate unitățile ATS care ar putea controla zborurile efectuate de aeronavele respective în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3), ținând seama în mod adecvat de posibilele limitări ale acoperirii, inerente tehnologiei comunicaționale utilizate.

#### Articolul 7

### Obligații generale ale statelor membre în ceea ce privește comunicațiile prin legături de date

(1) Statele membre care au desemnat furnizori de ATS în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) se asigură

că serviciile de comunicații aer-sol care aplică cerințele din partea B a anexei IV sunt disponibile operatorilor pentru aeronavele care efectuează zboruri în spațiul aerian de care sunt responsabile, în ceea ce privește schimbul de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III, ținând seama în mod adecvat de posibilele limitări ale acoperirii, inerente tehnologiei comunicaționale utilizate.

(2) Statele membre se asigură că furnizorii de servicii de navigație aeriană și alte entități care furnizează servicii de comunicații implementează o politică de siguranță corespunzătoare în ceea ce privește schimbul de date din cadrul serviciilor de legături de date definite în anexa II, în special prin aplicarea normelor comune de securitate pentru a proteja resursele fizice distribuite care susțin aceste schimburi de date.

(3) Statele membre asigură aplicarea unor proceduri armonizate de gestionare a informațiilor de adresare, pentru a putea identifica fără ambiguitate sistemele de comunicații aeriene și cele de la sol care susțin schimbul de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

#### Articolul 8

### Comunicații prin legături de date pentru aeronave de stat de tip „transport”

(1) Statele membre se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele de stat de tip „transport” menționate la articolul 3 alineatul (5), susțin aplicațiile aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(2) Statele membre se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele de stat de tip „transport”, menționate la articolul 3 alineatul (5), aplică sistemul de comunicații *end-to-end*, în conformitate cu cerințele părții A a anexei IV în ceea ce privește schimbul de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(3) Statele membre se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele de stat de tip „transport”, menționate la articolul 3 alineatul (5), aplică sistemul de comunicații aer-sol în conformitate cu cerințele specificate în partea B sau partea C a anexei IV în ceea ce privește schimbul de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

<sup>(1)</sup> JO L 186, 7.7.2006, p. 27.

#### Articolul 9

### **Obligațiile furnizorilor de servicii de navigație aeriană și ale altor entități în ceea ce privește comunicațiile prin legături de date**

Furnizorii de servicii de navigație aeriană și alte entități care furnizează servicii de comunicații în vederea schimburilor de date efectuate prin intermediul aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III se asigură că sistemele de la sol menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c) aplică sistemul de comunicații aer-sol, în conformitate cu cerințele părții B sau părții C a anexei IV.

#### Articolul 10

### **Cerințe privind siguranța**

Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura că orice modificare a sistemelor existente menționate la articolul 1 alineatul (2) sau introducerea de sisteme noi sunt precedate de o evaluare a siguranței, care să includă identificarea pericolelor, precum și evaluarea și diminuarea riscurilor, realizate de părțile implicate.

#### Articolul 11

### **Conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor**

Înainte de emiterea unei declarații CE de conformitate sau de adecvarea la utilizarea dată, menționate la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, producătorii de componente ale sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) sau reprezentanții autorizați ai acestora, stabiliți în Comunitate, evaluează conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor respective în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa V.

Cu toate acestea, atunci când sunt aplicate componentelor sistemelor aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (b) și (c) din prezentul regulament, procedurile de certificare a navigabilității care respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 216/2008 sunt considerate proceduri acceptabile pentru evaluarea conformității componentelor respective, în cazul în care demonstrează conformitatea cu cerințele de interoperabilitate, de performanță și de siguranță prevăzute de prezentul regulament.

#### Articolul 12

### **Verificarea sistemelor**

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care demonstrează sau care au demonstrat că îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa VI efectuează o verificare a sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (a) și (c) în conformitate cu cerințele prevăzute în partea A a anexei VII.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care nu pot demonstra că îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa VI subcontractează unui organism autorizat o verificare a sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (a) și (c). Această verificare se efectuează în conformitate cu cerințele prevăzute în partea B a anexei VII.

#### Articolul 13

### **Cerințe suplimentare**

(1) Furnizorii de ATS se asigură că schimburile de date aer-sol ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III sunt înregistrate în conformitate cu normele OACI specificate la punctele 6, 7 și 8 din anexa III astfel încât se referă la funcția de înregistrare la sol a comunicațiilor prin legături de date.

(2) Documentul Eurocae menționat la punctul 9 din anexa III este considerat ca fiind suficient pentru a demonstra conformitatea cu cerințele privind înregistrarea schimburilor de date aer-sol menționate la alineatul (1), identificat în normele OACI specificate la punctele 6, 7 și 8 din anexa III.

(3) Furnizorii de ATS:

(a) elaborează și actualizează manuale de operare care cuprind instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca toți membrii personalului în cauză să poată aplica prezentul regulament;

(b) garantează că manualele menționate la litera (a) sunt accesibile și actualizate și că actualizarea și distribuția lor fac obiectul unui proces corespunzător de gestionare a calității și a configurației documentației;

(c) se asigură că metodele de lucru și procedurile de exploatare sunt conforme cu prezentul regulament.

(4) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura că serviciul centralizat de prelucrare și distribuire a planurilor de zbor:

(a) elaborează și actualizează manuale de exploatare care conțin instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca toți membrii personalului în cauză să poată aplica prezentul regulament;

(b) se asigură că manualele menționate la litera (a) sunt accesibile și actualizate și că actualizarea și distribuția lor fac obiectul unui proces corespunzător de gestionare a calității și a configurației documentației;

(c) se asigură că metodele de lucru și procedurile de exploatare sunt conforme cu prezentul regulament.

(5) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că toți membrii personalului vizat sunt informați în mod adecvat cu privire la dispozițiile relevante ale prezentului regulament și că au pregătirea necesară pentru funcțiile pe care le exercită.

(6) Operatorii iau toate măsurile necesare pentru a asigura că membrii personalului care exploatează echipamente de legături de date sunt informați în mod adecvat cu privire la prezentul regulament, că au pregătirea necesară pentru funcțiile pe care le exercită și că, în măsura posibilului, instrucțiunile de utilizare a echipamentului de legături de date sunt disponibile în carlingă.

(7) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura că toți membrii personalului folosit la planificarea zborurilor care utilizează IFPS sunt informați în mod adecvat cu privire la cerințele prevăzute de prezentul regulament și că au pregătirea necesară pentru funcțiile pe care le exercită.

(8) Statele membre se asigură că informațiile relevante privind modul de utilizare a serviciilor de legături de date sunt publicate în publicațiile naționale de informare din domeniul aeronautic.

#### Articolul 14

##### Derogări

(1) În cazul în care anumite circumstanțe speciale, bazate pe criteriile definite la alineatul (3), nu permit anumitor tipuri de

aeronave să respecte cerințele prevăzute de prezentul regulament, statele membre în cauză comunică Comisiei, până cel târziu la 31 decembrie 2012, informații detaliate care să justifice necesitatea acordării unor derogări pentru aeronavele respective.

(2) Comisia analizează cererea de derogare menționată la alineatul (1) și, în urma unor consultări cu părțile interesate, adoptă o decizie în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

(3) Criteriile menționate la alineatul (1) sunt următoarele:

(a) tipuri de aeronave aflate la sfârșitul ciclului lor de exploatare și produse în cantități limitate; și

(b) tipuri de aeronave în cazul cărora costurile de modernizare ar fi disproporționate din cauza vechimii modelului.

#### Articolul 15

##### Intrare în vigoare și aplicare

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

Prezentul regulament se aplică de la 7 februarie 2013.

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

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2009.

Pentru Comisie  
Antonio TAJANI  
Vicepreședinte

## ANEXA I

**Spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3)**

## PARTEA A

Spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) litera (a) include spațiul aerian superior nivelului de zbor FL 285, în următoarele regiuni de informare a zborului (FIR – *Flight Information Regions*) și regiuni superioare de informare a zborului (UIR – *Upper Flight Information Regions*):

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

## PARTEA B

Spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) litera (b) include spațiul aerian superior nivelului de zbor FL 285 definit în partea A și, în plus, următoarele regiuni de informare a zborului și regiuni superioare de informare a zborului:

- Bratislava FIR;
- București FIR;
- Budapest FIR;
- Kobenhavn FIR;
- Ljubljana FIR;
- Nicosia FIR;
- Praha FIR;
- Sofia FIR;
- Warszawa FIR;
- Finland UIR la sud de 61°30';
- Hellas UIR;
- Malta UIR;
- Riga UIR;
- Sweden UIR la sud de 61°30';
- Tallinn UIR;
- Vilnius UIR.

## ANEXA II

**Definirea serviciilor de legături de date menționate la articolele 3, 4, 5 și 7 și în anexa IV****1. Definirea capacității de inițiere a comunicațiilor prin legături de date (DLIC – Data Link Communications Initiation Capability)**

Serviciul DLIC permite schimbul de informații necesare în vederea stabilirii unor comunicații prin legături de date între sistemele de legături de date de la sol și cele de pe aeronave.

Serviciile DLIC sunt disponibile pentru a susține:

- asocierea lipsită de ambiguitate dintre datele de zbor de pe aeronavă și datele privind planul de zbor, utilizate de o unitate ATS;
- schimbul de informații privind tipul și versiunea aplicației aer-sol utilizate;
- și comunicarea informațiilor de adresare ale entității care găzduiește aplicația.

Schimburile dintre sistemele de legături de date aflate la bordul aeronavei și cele de la sol în vederea prestării serviciilor DLIC se efectuează în conformitate cu:

- metodele de exploatare, diagramele orare și mesajele privind inițierea DLIC, precum și funcțiile de contact DLIC specificate în secțiunea 4.1 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;
- cerințele privind siguranța specificate în secțiunea 4.2.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;
- cerințele privind performanța specificate în secțiunea 4.3.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III.

**2. Definirea serviciului ATC de gestionare a comunicațiilor (ACM – ATC Communications Management service)**

Serviciul ACM furnizează asistență automatizată echipajelor de zbor și controlorilor de trafic aerian pentru a efectua transferul de comunicații ATC (vocale și de date), incluzând:

- stabilirea inițială a CPDLC într-o unitate ATS;
- transferul CPDLC și al comunicațiilor vocale privind un anumit zbor de la o unitate ATS la următoarea unitate ATS sau instrucțiunea de a schimba canalul de comunicare vocală în cadrul unei unități sau al unui sector ATS;
- oprirea normală a CPDLC cu o unitate ATS.

Schimburile dintre sistemele de legături de date aflate la bordul aeronavelor și cele de la sol în vederea prestării serviciilor ACM se efectuează în conformitate cu:

- metodele de exploatare și diagramele orare specificate în secțiunile 5.1.1.1-5.1.1.7 și 5.1.1.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;
- cerințele privind siguranța, specificate în secțiunea 5.1.2.3 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III, cu excepția cerințelor referitoare la autorizarea în aval;
- cerințele privind performanța aplicabile fazei zborului de croazieră, specificate în secțiunea 5.1.3.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III.

**3. Definirea serviciului ATC de autorizare și informare (ACL – ATC Clearances and Information service)**

Serviciul ACL furnizează echipajului de zbor și controlorilor capacitatea de a efectua schimburi operaționale, incluzând:

- solicitări și rapoarte ale echipajelor de zbor către controlorii de trafic aerian;
- autorizări, instrucțiuni și notificări adresate de controlorii de trafic aerian echipajelor de zbor.

Schimburile dintre sistemele de legături de date aflate la bordul aeronavei și cele de la sol în vederea prestării serviciilor ACL se efectuează în conformitate cu:

- metodele de exploatare și diagramele orare specificate în secțiunile 5.2.1.1-5.2.1.4 și 5.2.1.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;

- un subsansamblu comun de elemente ale mesajului specificate în secțiunea 5.2.1.1.5 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III ca fiind adecvat mediului operațional al fazei zborului de croazieră;
- cerințele privind siguranța specificate în secțiunea 5.2.2.3 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;
- cerințele privind performanța aplicabile fazei zborului de croazieră specificate în secțiunea 5.2.3.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III.

4. *Definirea serviciului ATC de verificare a microfonului (AMC – ATC Microphone Check service)*

Serviciul AMC furnizează controlorilor de trafic aerian capacitatea de a trimite simultan o instrucțiune mai multor aeronave echipate cu un sistem de legături de date, pentru a anunța echipajele de zbor să verifice dacă echipamentul lor de comunicare vocală nu blochează un anumit canal de comunicare vocală.

Această instrucțiune este transmisă numai aeronavelor reglate pe frecvența blocată.

Schimbările dintre sistemele de legături de date aflate la bordul aeronavei și cele de la sol în vederea prestării serviciilor AMC se efectuează în conformitate cu:

- metodele de exploatare și diagramele orare specificate în secțiunile 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 și 5.3.1.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;
  - cerințele privind siguranța specificate în secțiunea 5.3.2.3 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;
  - cerințele privind performanța specificate în secțiunea 5.3.3.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III.
-



## ANEXA III

**Dispozițiile OACI menționate la articolele 3, 5, 6, 7, 8, 9, și 13 și în anexa IV****Documentele Eurocae menționate la articolele 3 și 13 și în anexa II**

1. Subpartea B, OPS 1 030, din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91.
  2. Capitolul 3 – *Aeronautical Telecommunication Network*, secțiunea 3.5.1.1 „Context Management” (CM) elementele de aplicare a) și b) din anexa 10 OACI – *Aeronautical Telecommunications* – volumul III partea I (*Digital Data Communication Systems*) [prima ediție din iulie 1995, cu includerea amendamentului 81 (23.11.2006)].
  3. Capitolul 3 – *Aeronautical Telecommunication Network*, secțiunea 3.5.2.2 „Controller-Pilot Data Link Communications” (CPDLC) elementele de aplicare a) și b) din anexa 10 OACI – *Aeronautical Telecommunications* – volumul III partea I (*Digital Data Communication Systems*) [prima ediție din iulie 1995, cu includerea amendamentului 81 (23.11.2006)].
  4. Capitolul 3 – *Aeronautical Telecommunication Network*, secțiunile 3.3, 3.4 și 3.6 din anexa 10 OACI – *Aeronautical Telecommunications* – volumul III partea I (*Digital Data Communication Systems*) [prima ediție din iulie 1995, cu includerea amendamentului 81 (23.11.2006)].
  5. Capitolul 6 – *VHF air-ground digital link (VDL)* din anexa 10 OACI – *Aeronautical Telecommunications* – volumul III partea I (*Digital Data Communication Systems*) [prima ediție din iulie 1995, cu includerea amendamentului 81 (23.11.2006)].
  6. Capitolul 3 – *General procedures for the international aeronautical telecommunication service*, secțiunea 3.5.1.5 din anexa 10 OACI – *Aeronautical Telecommunications* – volumul II (*Communication Procedures*) [a șasea ediție din octombrie 2001, cu includerea amendamentului 81 (23.11.2006)].
  7. Capitolul 2 – *General* – secțiunea 2.25.3 din anexa 11 OACI – *Air Traffic Services* [a treisprezecea ediție din iulie 2001, cu includerea amendamentului 45 (16.7.2007)].
  8. Capitolul 6 – *Air traffic services requirements for communications* – secțiunea 6.1.1.2 din anexa 11 OACI – *Air Traffic Services* [a treisprezecea ediție din iulie 2001, cu includerea amendamentului 45 (16.7.2007)].
  9. Eurocae ED-111, *Functional specifications for CNS/ATM ground recording*, iulie 2002, cu includerea amendamentului 1 (30.7.2003).
  10. Eurocae ED-100 (septembrie 2000) și ED-100A (aprilie 2005), *Interoperability requirements for ATS applications using ARINC 622 Data Communications*.
  11. Eurocae ED-120 *Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace*, publicat în mai 2004 și care include modificarea 1, publicată în aprilie 2007, și modificarea 2, publicată în octombrie 2007.
-

## ANEXA IV

**Cerințele menționate la articolele 5, 6, 7, 8 și 9****Partea A: Cerințe privind comunicațiile end-to-end**

1. Comunicațiile de date *end-to-end* asigură furnizarea și utilizarea neîntreruptă a serviciilor de comunicații în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3).
2. Comunicațiile de date *end-to-end* sprijină schimbul de mesaje realizat pentru a susține serviciile de legături de date definite în anexa II, în conformitate cu un ansamblu comun standardizat de mesaje.
3. Comunicațiile de date *end-to-end* susțin un mecanism comun standardizat de protecție *end-to-end* pentru a asigura integritatea mesajelor primite, în conformitate cu cerințele de siguranță ale serviciilor de legături de date definite în anexa II.

**Partea B: Cerințe privind comunicațiile aer-sol bazate pe ATN și pe VDL Mode 2**

1. Comunicațiile aer-sol sunt concepute astfel încât să susțină comunicațiile *end-to-end* și să asigure furnizarea și utilizarea neîntreruptă a serviciilor de comunicații, prin intermediul aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III, în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3).
2. Comunicațiile aer-sol respectă cerințele privind siguranța și performanța aplicabile serviciilor de legături de date definite în anexa II.
3. Comunicațiile aer-sol se bazează pe o schemă comună de adresare.
4. Transmisia și recepția unităților de date între sistemele de la sol și cele de pe aeronave, care găzduiesc aplicațiile aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III, se bazează pe protocoale de comunicare care sunt conforme cu normele OACI care definesc rețeaua aeronautică de telecomunicații menționată la punctul 4 din anexa III.
5. Caracteristicile sistemelor de comunicații de la sol și de pe aeronave, precum și transmisia și recepția de cadre de biți (*bit frames*) între sistemele respective se conformează normelor OACI care definesc conexiunea digitală de foarte mare frecvență VDL Mode 2, menționate la punctul 5 din anexa III.

**Partea C: Cerințe privind comunicațiile aer-sol bazate pe alte protocoale de comunicare**

1. Comunicațiile aer-sol sunt concepute astfel încât să susțină comunicațiile *end-to-end* și să asigure furnizarea și utilizarea neîntreruptă a serviciilor de comunicații prin intermediul aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III, în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3).
2. Comunicațiile aer-sol respectă cerințele privind siguranța și performanța aplicabile serviciilor de legături de date definite în anexa II.
3. Comunicațiile aer-sol se bazează pe o schemă comună de adresare.
4. Transmisia și recepția de cadre de biți (*bit frames*) între sistemele de comunicații de la sol și cele de pe aeronave se bazează pe protocoale de comunicare care îndeplinesc condițiile prevăzute în partea D.

**Partea D: Condițiile menționate în partea C**

1. Protocoalele de comunicare trebuie să poată fi folosite pentru comunicațiile *end-to-end*.
2. Protocoalele de comunicare trebuie să facă obiectul unui dosar de siguranță care să demonstreze conformitatea cu cerințele privind siguranța și performanța serviciilor de legături de date definite în anexa II.
3. Protocoalele de comunicare trebuie să susțină comunicațiile bidirecționale *point-to-point* care utilizează acele părți ale spectrului de frecvențe radio identificate de OACI ca fiind potrivite în contextul comunicațiilor de date aer-sol pentru sprijinirea serviciilor de trafic aerian.
4. Protocoalele de comunicare trebuie să includă un mecanism de gestionare, într-un mod transparent, a conectivității mobile dintre stațiile de la sol și cele de pe aeronave.
5. Protocoalele de comunicare trebuie specificate și validate în conformitate cu reglementările privind navigabilitatea și cu cele privind aprobarea funcționării, aplicabile echipamentelor de comunicare de pe aeronave.
6. Sistemele de comunicații bazate pe aceste protocoale nu trebuie să producă efecte dăunătoare pentru instalațiile de la sol și cele de pe aeronave care utilizează VDL 2.

## ANEXA V

**Cerințe privind evaluarea conformității sau a adecvării la utilizarea dată a componentelor menționate la articolul 11**

1. Activitățile de verificare demonstrează conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor care implementează serviciile de legături de date, comunicațiile *end-to-end* și comunicațiile aer-sol cu cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament în timpul funcționării componentelor respective în mediul de testare.
  2. Producătorul gestionează activitățile de evaluare a conformității și, în special:
    - stabilește mediul de testare corespunzător;
    - verifică dacă planul de testări descrie părțile componente în mediul de testare;
    - verifică dacă planul de testări include în totalitate cerințele aplicabile;
    - asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și a planului de testare;
    - planifică organizarea testării, personalul, instalarea și configurarea platformei de testare;
    - efectuează inspecții și teste, astfel cum se specifică în planul de testări;
    - întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testelor.
  3. Producătorul se asigură că componentele care implementează servicii de legături de date, comunicații *end-to-end* și comunicații aer-sol, integrate în mediul de testare, îndeplinesc cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament.
  4. După verificarea cu succes a conformității sau a adecvării la utilizarea dată, producătorul întocmește, pe propria răspundere, declarația CE de conformitate sau de adecvare la utilizarea dată, specificând cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament îndeplinite de componenta respectivă, precum și condițiile de utilizare a acesteia, care sunt în conformitate cu punctul 3 din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 552/2004.
-

## ANEXA VI

**Condițiile menționate la articolul 12**

1. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să aplice, în interiorul organizației sale, metode de raportare care să asigure și să demonstreze imparțialitatea și obiectivitatea în activitățile de verificare.
  2. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să asigure că personalul implicat în procesele de verificare efectuează verificările cu cea mai mare integritate profesională posibilă și cu cel mai înalt grad de competență tehnică posibil și că nu este supus niciunei presiuni sau niciunui stimulente, în special de tip financiar, care ar putea să îi afecteze evaluarea sau rezultatele verificărilor pe care le efectuează, în special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane afectate de rezultatele verificărilor.
  3. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesele de verificare are acces la echipamente care să îi permită să efectueze în mod adecvat verificările necesare.
  4. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să asigure că personalul implicat în procesul de verificare are o bună formare tehnică și profesională, cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele verificărilor pe care trebuie să le efectueze, o experiență adecvată în ceea ce privește astfel de operațiuni și capacitatea necesară pentru a redacta declarațiile, înregistrările și rapoartele care demonstrează că verificările au fost efectuate.
  5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să asigure că personalul implicat în procesele de verificare poate executa verificările cu imparțialitate. Remunerația personalului nu depinde de numărul de verificări efectuate sau de rezultatul acestora.
-

## ANEXA VII

**Partea A: Cerințe privind verificarea sistemelor menționate la articolul 12 alineatul (1)**

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) demonstrează conformitatea respectivelor sisteme cu cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care reflectă condițiile de exploatare ale acestor sisteme.
2. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) se realizează în conformitate cu practici de testare adecvate și recunoscute.
3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) trebuie să aibă funcționalități adecvate.
4. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) duce la obținerea elementelor dosarului tehnic prevăzut la punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, inclusiv următoarele elemente:
  - descrierea implementării;
  - raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de punerea în funcțiune a sistemului.
5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană gestionează activitățile de verificare și, în special:
  - stabilește mediul adecvat de evaluare operațională și tehnică, care reflectă mediul real de exploatare;
  - verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) într-un mediu de evaluare operațională și tehnică;
  - verifică dacă planul de testare include în totalitate cerințele de interoperabilitate și de performanță prevăzute de prezentul regulament;
  - asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și a planului de testare;
  - planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurația platformei de testare;
  - efectuează inspecții și teste, astfel cum se specifică în planul de testări;
  - întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testelor.
6. Furnizorul de servicii de navigație aeriană se asigură că sistemele menționate la articolul 1 alineatul (2) utilizate într-un mediu de evaluare operațională îndeplinesc cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament.
7. După verificarea cu succes a conformității, furnizorii de servicii de navigație aeriană întocmesc declarația CE de verificare a sistemelor și o înaintează autorității naționale de supraveghere, însoțită de dosarul tehnic, astfel cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

**Partea B: Cerințe privind verificarea sistemelor menționate la articolul 12 alineatul (2)**

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) demonstrează conformitatea sistemelor respective cu cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care reflectă condițiile de exploatare ale acestor sisteme.
2. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) se realizează în conformitate cu practici de testare adecvate și recunoscute.
3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) trebuie să aibă funcționalități adecvate.
4. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) duce la obținerea elementelor dosarului tehnic prevăzut la punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, inclusiv a următoarelor elemente:
  - descrierea implementării;
  - raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de punerea în funcțiune a sistemului.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană stabilește mediul adecvat de evaluare operațională și tehnică, care reflectă mediul real de exploatare și dispune efectuarea activităților de verificare de către un organism autorizat.
  6. Organismul autorizat gestionează activitățile de verificare și, în special:
    - verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) într-un mediu de evaluare operațională și tehnică;
    - verifică dacă planul de testare acoperă în totalitate cerințele prevăzute de prezentul regulament;
    - asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și a planului de testare;
    - planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurația platformei de testare;
    - efectuează inspecții și teste, astfel cum se specifică în planul de testare;
    - întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testelor.
  7. Organismul autorizat se asigură că sistemele menționate la articolul 1 alineatul (2) utilizate într-un mediu de evaluare operațională îndeplinesc cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament.
  8. După îndeplinirea cu succes a sarcinilor de verificare, organismul autorizat întocmește un certificat de conformitate aferent sarcinilor pe care le-a îndeplinit.
  9. Ulterior, furnizorul de servicii de navigație aeriană întocmește declarația CE de verificare a sistemelor și o înaintează autorității naționale de supraveghere, însoțită de dosarul tehnic, astfel cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.
-

**REGULAMENTUL (CE) NR. 30/2009 AL COMISIEI****din 16 ianuarie 2009****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1032/2006 în ceea ce privește cerințele aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor care utilizează serviciile de legături de date****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, având în vedere Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea) <sup>(1)</sup>, în special articolul 3 alineatul (1),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) <sup>(2)</sup>, în special articolul 8 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Pentru a permite utilizarea aplicațiilor de legături de date aer-sol, este necesar ca centrele regionale de control care furnizează servicii de legături de date în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 29/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european <sup>(3)</sup> să aibă acces în timp util la datele de zbor specifice.
- (2) Pentru a permite următoarei unități de control al traficului aerian să inițieze schimbul de date cu aeronava atunci când centrele regionale de control nu dispun de un serviciu comun de conectivitate pentru legăturile de date, trebuie implementate procesele automatizate de identificare și comunicare cu autoritatea următoare.
- (3) Eurocontrol a fost mandatat în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 pentru a defini cerințele privind introducerea coordonată a serviciilor de legături de date. Prezentul

regulament se bazează pe raportul de mandat din 19 octombrie 2007.

- (4) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei din 6 iulie 2006 de stabilire a cerințelor aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unități de control al traficului aerian <sup>(4)</sup> trebuie modificat în consecință.
- (5) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru centrul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3, se adaugă următorul alineat (4):

„(4) Furnizorii de servicii de navigație care furnizează servicii de legături de date în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 29/2009 iau măsurile necesare pentru ca sistemele menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (a), care deservesc centrele de control regional, să îndeplinească cerințele de interoperabilitate și performanță specificate în anexa I părțile A și D.”;

2. Anexele I și III se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

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

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

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2009.

Pentru Comisie  
Antonio TAJANI  
Vicepreședinte

<sup>(1)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

<sup>(2)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

<sup>(3)</sup> A se vedea pagina 3 din prezentul Jurnal Oficial.

<sup>(4)</sup> JO L 186, 7.7.2006, p. 27.



## ANEXĂ

Anexele I și III la Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 se modifică după cum urmează:

1. În anexa I se adaugă următoarea parte D:

**„PARTEA D: CERINȚE PENTRU PROCESELE CARE UTILIZEAZĂ SERVICIILE DE LEGĂTURI DE DATE**

1. LOGON FORWARD

1.1. Date de zbor specifice

1.1.1. Datele care fac obiectul procesului de logon forward includ cel puțin următoarele elemente:

- identificarea aeronavei;
- aerodromul de plecare;
- aerodromul de destinație;
- tipul de logon;
- parametrii de logon.

1.2. Reguli de aplicare

1.2.1. Se efectuează un singur proces de logon forward pentru fiecare zbor logat în sistemul de legături de date, planificat să traverseze limita pentru care se realizează logarea.

1.2.2. Procesul de logon forward se inițiază la sau imediat după primul moment cronologic determinat după cum urmează:

- un parametru exprimat în număr de minute înainte de ora estimată pentru trecerea prin punctul de coordonare;
- la momentul în care zborul se găsește la o distanță convenită de comun acord față de punctul de coordonare,

în conformitate cu scrisorile de acord.

1.2.3. Criteriile de eligibilitate pentru procesul de logon forward trebuie să fie în conformitate cu scrisorile de acord.

1.2.4. Datele de logon forward se includ în datele de zbor corespondente în unitatea primitoare.

1.2.5. Statutul de logare al zborului poate fi afișat la postul de lucru adecvat din unitatea primitoare.

1.2.6. Finalizarea procesului de logon forward, inclusiv confirmarea de la unitatea primitoare, se comunică unității care efectuează transferul.

1.2.7. În cazul în care finalizarea procesului de logon forward nu este confirmată, cu respectarea cerințelor aplicabile privind calitatea serviciilor, aeronavei i se transmite o solicitare pentru o legătură de date aer-sol.

2. URMĂTOAREA AUTORITATE NOTIFICATĂ

2.1. Date de zbor specifice

2.1.1. Datele care fac obiectul procesului de notificare către următoarea autoritate includ cel puțin următoarele elemente:

- identificarea aeronavei;
- aerodromul de plecare;
- aerodromul de destinație.

- 2.2. Reguli de aplicare
- 2.2.1. Pentru fiecare zbor eligibil care depășește limita, se efectuează un proces de notificare a autorității următoare.
- 2.2.2. Procesul de notificare a autorității următoare se inițiază după confirmarea de către sistemul specific de la bord a cererii autorității următoare adresate aeronavei.
- 2.2.3. După prelucrarea corespunzătoare a datelor de identificare a autorității următoare, unitatea primitoare adresează aeronavei o cerere de inițiere a comunicării de legături de date controlor-pilot (CPDLC).
- 2.2.4. Dacă datele de identificare a autorității următoare nu se primesc într-un parametru de timp convenit, se aplică procedurile locale de către unitatea primitoare în vederea inițierii comunicării de legături de date cu aeronava.
- 2.2.5. Finalizarea procesului de notificare a autorității următoare, inclusiv confirmarea de la unitatea primitoare, se comunică unității care efectuează transferul.
- 2.2.6. În cazul în care nu este confirmată finalizarea procesului de notificare a autorității următoare cu respectarea cerințelor aplicabile privind calitatea serviciilor, se inițiază procedurile locale de către unitatea care efectuează transferul.”
2. În anexa III, punctele 2 și 3 se înlocuiesc cu următorul text:
- „2. Cerințele privind interoperabilitatea și performanțele specificate la punctele 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 și 6.2.4 din anexa I partea B și 1.2.6, 1.2.7, 2.2.5 și 2.2.6 din anexa I partea D sunt considerate, de asemenea, cerințe privind siguranța.
3. Pentru revizuirea proceselor de coordonare, de anulare a coordonării, de transmitere a datelor de zbor de bază și de modificare a datelor de zbor de bază, de logon forward și de notificare a autorității următoare, cerințele privind calitatea serviciilor definite în anexa II sunt considerate, de asemenea, cerințe privind siguranța.”
-

**REGULAMENTUL (CE) NR. 31/2009 AL COMISIEI****din 16 ianuarie 2009****privind eliberarea licențelor de import de orez în cadrul contingentelor tarifare deschise pentru subperioada ianuarie 2009 prin Regulamentul (CE) nr. 1529/2007**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) (1),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1529/2007 al Comisiei din 21 decembrie 2007 privind deschiderea și modul de gestionare pentru 2008 și 2009 a contingentelor de import pentru orezul originar din grupul statelor ACP care fac parte din regiunea CARIFORUM, precum și din țările și teritoriile de peste mări (TTPM) (2), în special articolul 4 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Pentru anul 2009, Regulamentul (CE) nr. 1529/2007 a deschis și a stabilit modul de gestionare a unui contingent tarifar de import anual de 250 000 tone de orez, exprimat în echivalent orez decorticat, originar din statele care fac parte din regiunea CARIFORUM (număr de ordine 09.4220), a unui contingent tarifar de import de 25 000 tone de orez, exprimat în echivalent orez decorticat, originar din Antilele Olandeze și din Aruba (număr de ordine 09.4189) și a unui contingent tarifar de import de 10 000 tone de orez, exprimat în echivalent orez decorticat, originar din TTPM cel mai puțin dezvoltate (număr de ordine 09.4190).

- (2) Subperioada ianuarie este prima subperioadă pentru aceste contingente prevăzute la articolul 1 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 1529/2007.

- (3) Din comunicarea efectuată în conformitate cu articolul 6 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1529/2007 rezultă că, pentru contingentele cu numerele de ordine 09.4220 – 09.4189 – 09.4190, cererile depuse în cursul primelor șapte zile ale lunii ianuarie 2009, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din regulamentul menționat, se referă la o cantitate, exprimată în echivalent orez decorticat, inferioară celei disponibile.

- (4) Prin urmare, pentru contingentele cu numerele de ordine 09.4220 – 09.4189 – 09.4190, este necesară stabilirea cantităților totale disponibile pentru subperioada contingentară următoare în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1529/2007,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Cantitățile totale disponibile pentru subperioada contingentară următoare în cadrul contingentelor cu numerele de ordine 09.4220 – 09.4189 – 09.4190 prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1529/2007 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

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

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

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2009.

Pentru Comisie

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

(1) JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

(2) JO L 348, 31.12.2007, p. 155.

## ANEXĂ

**Cantități care urmează să fie alocate pentru subperioada ianuarie 2009 și cantități disponibile pentru subperioada următoare, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1529/2007**

Origine/Produs	Număr de ordine	Coeficient de atribuire pentru subperioada ianuarie 2009	Cantități totale disponibile pentru subperioada mai 2009 (în kg)
State care fac parte din regiunea CARIFORUM [articolul 1 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1529/2007]  — codurile NC 1006, cu excepția codului NC 1006 10 10	09.4220	— <sup>(2)</sup>	112 436 747
TTPM [articolul 1, alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 1529/2007]  — cod NC 1006			
(a) Antilele Olandeze și Aruba:	09.4189	— <sup>(2)</sup>	15 167 000
(b) TTPM cel mai puțin dezvoltate:	09.4190	— <sup>(1)</sup>	6 667 000

<sup>(1)</sup> Nu se aplică niciun coeficient de alocare pentru această subperioadă: nicio cerere de licență nu a fost transmisă Comisiei.

<sup>(2)</sup> Cererile se referă la cantități inferioare sau egale celor disponibile: prin urmare, toate cererile pot fi acceptate.

## REGULAMENTUL (CE) NR. 32/2009 AL COMISIEI

din 16 ianuarie 2009

privind eliberarea de licențe de import pentru cererile depuse în primele șapte zile ale lunii ianuarie 2009 în cadrul contingentului tarifar deschis prin Regulamentul (CE) nr. 1498/2007 pentru zahăr și amestecurile de zahăr și cacao cu origine cumulată ACP/TTPM sau CE/TTPM

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Decizia 2001/822/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2001 privind asocierea țărilor și teritoriilor de peste mări la Comunitatea Europeană <sup>(1)</sup>, în special anexa III articolul 6 alineatul (4) al cincilea paragraf,

întrucât:

- (1) Prin Regulamentul (CE) nr. 1498/2007 al Comisiei din 18 decembrie 2007 privind normele specifice de eliberare a licențelor de import pentru zahăr și amestecurile de zahăr și cacao cu origine cumulată ACP/TTPM sau CE/TTPM <sup>(2)</sup> s-a deschis un contingent tarifar pentru importurile de produse din sectorul zahărului. Prin articolul 1 din regulamentul în cauză s-a stabilit că Regulamentul (CE) nr. 1301/2006 al Comisiei din 31 august 2006 de stabilire a normelor comune pentru administrarea contingentelor tarifare de import pentru produsele agricole gestionate printr-un sistem de licențe de import <sup>(3)</sup> se aplică importurilor de produse de la capitolul NC 17 și de la codurile NC 1806 10 30 și 1806 10 90 originare din TTPM prin cumularea cu zahărul originar din țările ACP și/sau CE.
- (2) Articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1301/2006 prevede că, în cazul în care cantitățile la care se referă cererile de licențe depășesc cantitățile dispo-

nibile pentru perioada sau subperioada de contingent tarifar de import, Comisia stabilește un coeficient de alocare pe care statele membre îl aplică tuturor cantităților la care se referă fiecare cerere de licență.

- (3) Numărul cererilor de licențe de import depuse în primele șapte zile ale lunii ianuarie 2009 pentru subperioada 1 ianuarie-31 martie 2009 depășește cantitățile disponibile. Prin urmare, este necesar să se determine în ce măsură se pot elibera licențele de import, stabilindu-se coeficientul de alocare care urmează să fie aplicat cantităților solicitate, și să se suspende depunerea unor noi cereri de licențe pentru anul 2009,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Pentru cererile de licențe de import din cadrul contingentului cu numărul de ordine 09.4652 depuse în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1498/2007 pentru subperioada 1 ianuarie-31 martie 2009 se eliberează licențe pentru cantitățile solicitate cărora li se aplică un coeficient de alocare de 68,292682 %.

Se suspendă depunerea de noi cereri pentru anul 2009.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 17 ianuarie 2009.

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

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2009.

Pentru Comisie

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

<sup>(1)</sup> JO L 314, 30.11.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 333, 19.12.2007, p. 6.

<sup>(3)</sup> JO L 238, 1.9.2006, p. 13.

## REGULAMENTUL (CE) NR. 33/2009 AL COMISIEI

din 16 ianuarie 2009

de stabilire a coeficientului de atribuire care trebuie aplicat în cazul cererilor de licențe de import pentru ulei de măsline depuse în perioada cuprinsă între 12 și 13 ianuarie 2009 în cadrul contingentului tarifar tunisian și de suspendare a eliberării licențelor de import pentru luna ianuarie 2009

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) <sup>(1)</sup>,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1301/2006 al Comisiei din 31 august 2006 de stabilire a normelor comune pentru administrarea contingentelor tarifare de import pentru produsele agricole gestionate printr-un sistem de licențe de import <sup>(2)</sup>, în special articolul 7 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Articolul 3 alineatele (1) și (2) din Protocolul nr. 1 <sup>(3)</sup> la Acordul euro-mediteranean de stabilire a unei asocieri între Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, pe de o parte, și Republica Tunisiană, pe de altă parte <sup>(4)</sup>, deschide un contingent tarifar, cu taxe vamale zero, pentru importul de ulei de măsline netratat care se încadrează la codurile NC 1509 10 10 și 1509 10 90, obținut în întregime în Tunisia și transportat din această țară direct în Comunitate, într-o limită prevăzută pentru fiecare an.
- (2) Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1918/2006 al Comisiei din 20 decembrie 2006 privind deschiderea și modul de gestionare a contingentelor tarifare pentru uleiul de măsline originar din Tunisia <sup>(5)</sup> prevede anumite limite cantitative lunare pentru eliberarea licențelor de import.

(3) În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1918/2006, autoritățile competente au primit cereri de acordare a licențelor de import pentru o cantitate totală care depășește limita prevăzută pentru luna ianuarie la articolul 2 alineatul (2) din regulamentul menționat.

(4) În aceste condiții, Comisia trebuie să stabilească un coeficient de atribuire care să permită eliberarea licențelor proporțional cu cantitatea disponibilă.

(5) Limita corespunzătoare lunii ianuarie fiind deja atinsă, nu se mai poate elibera nicio licență de import pentru luna în cauză,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Cererile de licențe de import depuse în perioada cuprinsă între 12 și 13 ianuarie 2009, în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1918/2006, fac obiectul unui coeficient de atribuire de 99,276933%.

Eliberarea licențelor de import pentru cantitățile solicitate începând cu 19 ianuarie 2009 se suspendă pentru ianuarie 2009.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 17 ianuarie 2009.

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

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2009.

Pentru Comisie

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

<sup>(1)</sup> JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 238, 1.9.2006, p. 13.

<sup>(3)</sup> JO L 97, 30.3.1998, p. 57.

<sup>(4)</sup> JO L 97, 30.3.1998, p. 2.

<sup>(5)</sup> JO L 365, 21.12.2006, p. 84.

**REGULAMENTUL (CE) NR. 34/2009 AL COMISIEI****din 16 ianuarie 2009****privind eliberarea de licențe de import pentru cererile depuse în cursul primelor șapte zile ale lunii ianuarie 2009 în cadrul contingentelor tarifare deschise de Regulamentul (CE) nr. 616/2007 pentru carnea de pasăre**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

întrucât:

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

(1) Regulamentul (CE) nr. 616/2007 a deschis contingente tarifare pentru importul de produse din sectorul cărnii de pasăre.

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) <sup>(1)</sup>,

(2) Cererile de licențe de import depuse în cursul primelor șapte zile ale lunii ianuarie 2009 pentru subperioada 1 aprilie-30 iunie 2009 sunt, pentru anumite contingente, superioare cantităților disponibile. Prin urmare, este necesar să se determine în ce măsură se pot elibera licențele de import, stabilindu-se coeficientul de atribuire care urmează să fie aplicat cantităților solicitate,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1301/2006 al Comisiei din 31 august 2006 de stabilire a normelor comune pentru administrarea contingentelor tarifare de import pentru produsele agricole gestionate printr-un sistem de licențe de import <sup>(2)</sup>, în special articolul 7 alineatul (2),

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Pentru cererile de licențe de import depuse în temeiul Regulamentului (CE) nr. 616/2007, pentru subperioada 1 aprilie-30 iunie 2009, se aplică coeficienții de atribuire care figurează în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 17 ianuarie 2009.

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 616/2007 al Comisiei din 4 iunie 2007 privind deschiderea și gestionarea contingentelor tarifare comunitare în sectorul cărnii de pasăre originare din Brazilia, Thailanda și din alte țări terțe <sup>(3)</sup>, în special articolul 5 alineatul (5),

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

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2009.

Pentru Comisie

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

<sup>(1)</sup> JO L 299, 16.11.2007, p. 1.<sup>(2)</sup> JO L 238, 1.9.2006, p. 13.<sup>(3)</sup> JO L 142, 5.6.2007, p. 3.



## ANEXĂ

Nr. grupă	Număr de ordine	Coeficientul de atribuire pentru cererile de eliberare a licențelor de import depuse pentru subperioada cuprinsă între 1.4.2009-30.6.2009 (%)
1	09.4211	0,552846
2	09.4212	( <sup>1</sup> )
4	09.4214	54,279973
5	09.4215	63,441000
6	09.4216	( <sup>2</sup> )
7	09.4217	50,711918
8	09.4218	( <sup>2</sup> )

(<sup>1</sup>) Nu se aplică: nicio cerere de licență nu a fost transmisă Comisiei.

(<sup>2</sup>) Nu se aplică: cererile sunt inferioare cantităților disponibile.

**REGULAMENTUL (CE) NR. 35/2009 AL COMISIEI****din 16 ianuarie 2009****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 27/2009 de stabilire a taxelor de import în sectorul cerealelor începând cu 16 ianuarie 2009**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) <sup>(1)</sup>,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1249/96 al Comisiei din 28 iunie 1996 privind normele de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 1766/92 al Consiliului în ceea ce privește taxele la import în sectorul cerealelor <sup>(2)</sup>, în special articolul 2 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Taxele de import în sectorul cerealelor aplicabile începând cu 16 ianuarie 2009 au fost stabilite de Regulamentul (CE) nr. 27/2009 al Comisiei <sup>(3)</sup>.

- (2) Având în vedere că media calculată a taxelor de import prezintă o diferență de 5 EUR/t față de taxa stabilită, trebuie să se efectueze ajustarea corespunzătoare a taxelor de import stabilite de Regulamentul (CE) nr. 27/2009.

- (3) Este necesară modificarea, în consecință, a Regulamentului (CE) nr. 27/2009,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Anexele I și II la Regulamentul (CE) nr. 27/2009 se înlocuiesc cu textul din anexa la prezentul regulament.

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

Se aplică de la 17 ianuarie 2009.

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

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2009.

*Pentru Comisie*

Jean-Luc DEMARTY

*Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală*

<sup>(1)</sup> JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 161, 29.6.1996, p. 125.

<sup>(3)</sup> JO L 11, 16.1.2009, p. 3.

## ANEXA I

**Taxe la import pentru produsele menționate la articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 aplicabile de la 17 ianuarie 2009**

Cod NC	Descrierea mărfurilor	Taxa la import <sup>(1)</sup> (în EUR/t)
1001 10 00	GR Â U dur de calitate superioară	0,00
	de calitate medie	0,00
	de calitate inferioară	0,00
1001 90 91	GR Â U comun, pentru sămânță	0,00
ex 1001 90 99	GR Â U comun de calitate superioară, altul decât pentru sămânță	0,00
1002 00 00	SE C A R Ă	14,73
1005 10 90	P O R U M B pentru sămânță, altul decât hibrid	19,25
1005 90 00	P O R U M B, altul decât pentru sămânță <sup>(2)</sup>	19,25
1007 00 90	S O R G cu boabe, altul decât hibrid, destinat însămânțării	14,73

<sup>(1)</sup> Pentru mărfurile care intră în Comunitate prin Oceanul Atlantic sau prin Canalul de Suez, importatorul poate beneficia, în aplicarea articolului 2 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96 al Comisiei, de o reducere a taxelor, în valoare de:

— 3 EUR/t, dacă portul de descărcare se află la Marea Mediterană,

— 2 EUR/t, dacă portul de descărcare se află în Danemarca, Estonia, Irlanda, Letonia, Lituania, Polonia, Finlanda, Suedia, Regatul Unit sau pe coasta atlantică a Peninsulei Iberice.

<sup>(2)</sup> Importatorul poate beneficia de o reducere forfetară de 24 EUR/t atunci când sunt îndeplinite condițiile stabilite la articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96 al Comisiei.

## ANEXA II

## Elemente pentru calcularea taxelor prevăzute în anexa I

15.1.2009

1. Valori medii pentru perioada de referință menționată la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96:

(EUR/t)

	Grâu comun <sup>(1)</sup>	Porumb	Grâu dur de calitate superioară	Grâu dur de calitate medie <sup>(2)</sup>	Grâu dur de calitate inferioară <sup>(3)</sup>	Orz
Bursa	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Cotația	192,81	116,44	—	—	—	—
Prețul FOB USA	—	—	230,68	220,68	200,68	134,51
Primă pentru Golf	57,28	13,93	—	—	—	—
Primă pentru Marile Lacuri	—	—	—	—	—	—

<sup>(1)</sup> Primă pozitivă încorporată de 14 EUR/t [articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96].<sup>(2)</sup> Primă negativă de 10 EUR/t [articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96].<sup>(3)</sup> Primă negativă de 30 EUR/t [articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96].

2. Valori medii pentru perioada de referință menționată la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96:

Taxă de navlu: Golful Mexic–Rotterdam: 9,94 EUR/t

Taxă de navlu: Marile Lacuri–Rotterdam: 7,07 EUR/t

## II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

## DECIZII

## COMISIE

## DECIZIA COMISIEI

din 13 ianuarie 2009

**de modificare a Deciziilor 2001/881/CE și 2002/459/CE în ceea ce privește lista punctelor de control la frontieră din Germania, Franța, Italia și Austria**

[notificată cu numărul C(2008) 8995]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/38/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 90/425/CEE a Consiliului din 26 iunie 1990 privind controalele veterinare și zootehnice aplicabile în schimburile intracomunitare cu anumite animale vii și produse în vederea realizării pieței interne <sup>(1)</sup>, în special articolul 20 alineatul (3),

având în vedere Directiva 91/496/CEE a Consiliului din 15 iulie 1991 de stabilire a principiilor privind organizarea controalelor sanitar-veterinare ale animalelor provenite din țări terțe introduse în Comunitate și de modificare a Directivelor 89/662/CEE, 90/425/CEE și 90/675/CEE <sup>(2)</sup>, în special articolul 6 alineatul (4) paragraful al doilea,

având în vedere Directiva 97/78/CE a Consiliului din 18 decembrie 1997 de stabilire a principiilor de bază ale organizării controalelor veterinare pentru produsele care provin din țări terțe și sunt introduse în Comunitate <sup>(3)</sup>, în special teza introductivă și articolul 6 alineatul (2) litera (b),

întrucât:

(1) Decizia 2001/881/CE a Comisiei din 7 decembrie 2001 de stabilire a listei punctelor de control la frontieră desemnate pentru controalele veterinare ale animalelor și produselor animale din țări terțe și de actualizare a

normelor privind controalele care trebuie efectuate de către specialiștii Comisiei <sup>(4)</sup> stabilește în anexa la respectiva decizie o listă a punctelor de control la frontieră pentru controalele veterinare ale animalelor vii și ale produselor de origine animală din țări terțe care sunt introduse în Comunitate („lista punctelor de control la frontieră”).

(2) Lista punctelor de control la frontieră include, pentru fiecare punct de control la frontieră, numărul de unitate din rețeaua Traces. Traces este un sistem informatic introdus prin Decizia 2004/292/CE a Comisiei din 30 martie 2004 privind punerea în aplicare a sistemului Traces și de modificare a Deciziei 92/486/CEE <sup>(5)</sup>. Acesta înlocuiește fostul sistem Animo, bazat pe rețeaua prevăzută de Decizia 91/398/CEE a Comisiei din 19 iulie 1991 privind rețeaua informatizată de legătură între autoritățile veterinare (Animo) <sup>(6)</sup>, în vederea urmăririi circulației animalelor și a anumitor produse în cadrul comerțului intracomunitar și al importurilor.

(3) Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind comerțul cu produse agricole <sup>(7)</sup> (denumit în continuare „acordul”) a intrat în vigoare la 1 iunie 2002. Anexa 11 la acordul menționat se referă la măsurile de control și la notificarea anumitor boli ale animalelor și la schimburile comerciale sau importurile din țări terțe de animale vii, material seminal al acestora, ovule și embrioni.

<sup>(1)</sup> JO L 224, 18.8.1990, p. 29.

<sup>(2)</sup> JO L 268, 24.9.1991, p. 56.

<sup>(3)</sup> JO L 24, 30.1.1998, p. 9.

<sup>(4)</sup> JO L 326, 11.12.2001, p. 44.

<sup>(5)</sup> JO L 94, 31.3.2004, p. 63.

<sup>(6)</sup> JO L 221, 9.8.1991, p. 30.

<sup>(7)</sup> JO L 114, 30.4.2002, p. 132.

- (4) Acordul prevede instituirea unui Comitet mixt veterinar, compus din reprezentanți ai părților la acest acord. Comitetul menționat va examina orice aspect în legătură cu anexa 11 la acord și cu punerea în aplicare a acesteia. Comitetul poate decide modificarea apendicelor la anexa în cauză, în special pentru a le adapta și a le actualiza.
- (5) Anexa 11 la acord s-a modificat printr-un nou acord. Acordul menționat s-a semnat și se aplică de către Comunitate cu titlu provizoriu pe baza Deciziei 2008/979/CE a Consiliului din 18 decembrie 2008 privind semnarea în numele Comunității și aplicarea provizorie a Acordului dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană de modificare a anexei 11 la Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind comerțul cu produse agricole <sup>(1)</sup>.
- (6) Mai mult, Consiliul a modificat apendicele relevante la anexa 11 la acord prin Decizia sa 2009/13/CE <sup>(2)</sup> privind poziția Comunității cu privire la Decizia nr. 1/2008 a Comitetului mixt veterinar instituit prin Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind comerțul cu produse agricole cu privire la modificarea apendicelor 2, 3, 4, 5, 6 și 10 la anexa 11 la acord. Ca urmare a acestor modificări, anumite puncte de control la frontieră situate în Germania, Franța și Austria vor trebui să înceteze efectuarea controalelor veterinare asupra loturilor relevante provenind din Elveția.
- (7) Prin urmare, este necesar ca pozițiile pentru punctele de control la frontieră pentru Elveția situate în Germania: Konstanz Straße și Weil/Rhein; în Franța: Ferney-Voltaire (Geneva), Saint-Louis Bâle (aeroport și rutier) și Saint-Julien Bardonnex; în Italia: Campocologno, Chiasso (rutier și feroviar) și Gran San Bernardo-Pollein; și în Austria: Feldkirch-Buchs, Feldkirch-Tisis și Höchst să se elimine de pe lista punctelor de control la frontieră cuprinsă în anexa la Decizia 2001/881/CE.
- (8) Lista unităților din Decizia 2002/459/CE a Comisiei din 4 iunie 2002 de stabilire a listei unităților din rețeaua informatizată Animo și de abrogare a Deciziei 2000/287/CE <sup>(3)</sup> indică, pentru fiecare punct de control la frontieră din cadrul Comunității, numărul de unitate din rețeaua Traces. Din motive de coerență a legislației comunitare, lista respectivă ar trebui actualizată în consecință pentru a lua în considerare modificările care trebuie făcute în anexa la Decizia 2001/881/CE, astfel încât informațiile din cele două anexe să fie identice.
- (9) Prin urmare, Deciziile 2001/881/CE și 2002/459/CE ar trebui modificate în consecință.
- (10) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Anexa la Decizia 2001/881/CE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta decizie.

*Articolul 2*

Anexa la Decizia 2002/459/CE se modifică în conformitate cu anexa II la prezenta decizie.

*Articolul 3*

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 13 ianuarie 2009.

*Pentru Comisie*

Androulla VASSILIOU

*Membru al Comisiei*

<sup>(1)</sup> JO L 352, 31.12.2008, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO L 6, 10.1.2009, p. 89.

<sup>(3)</sup> JO L 159, 17.6.2002, p. 27.

## ANEXA I

Anexa la Decizia 2001/881/CE se modifică după cum urmează:

1. În secțiunea privind punctele de control la frontieră din Germania, se elimină următoarele poziții:

„Konstanz Straße	DE 53199	R		HC, NHC	U, E, O
Weil/Rhein	DE 49199	R		HC, NHC	U, E, O”

2. În secțiunea privind punctele de control la frontieră din Franța, se elimină următoarele poziții:

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

3. În secțiunea privind punctele de control la frontieră din Italia, se elimină următoarele poziții:

„Campocologno	IT 03199	F			U
Chiasso	IT 10599	F		HC, NHC	U, O
Chiasso	IT 00599	R		HC, NHC	U, O
Gran San Bernardo–Pollein	IT 02099	R		HC, NHC”	

4. În secțiunea privind punctele de control la frontieră din Austria, se elimină următoarele poziții:

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

## ANEXA II

Anexa la Decizia 2002/459/CE se modifică după cum urmează:

1. În secțiunea privind punctele de control la frontieră din Germania, se elimină următoarele poziții:

„0149199	R	WEIL AM RHEIN
0153199	R	KONSTANZ STRASSE”;

2. În secțiunea privind punctele de control la frontieră din Franța, se elimină următoarele poziții:

„0216899	A, R	SAINT-LOUIS BÂLE
0217499	R	SAINT-JULIEN BARDONNEX
0220199	A	FERNEY – VOLTAIRE (GENEVE)”;

3. În secțiunea privind punctele de control la frontieră din Italia, se elimină următoarele poziții:

„0300599	F, R	CHIASSO
0302099	R	GRAN SAN BERNARDO–POLLEIN
0303199	F	CAMPOCOLOGNO”;

4. În secțiunea privind punctele de control la frontieră din Austria, se elimină următoarele poziții:

„1300699	R	HÖCHST
1301399	R, T	FELDKIRCH TISIS”

---



### **AVIZ CITITORILOR**

Instituțiile au hotărât să nu mai menționeze, în textele lor, ultima modificare a actelor citate.

În lipsa unor dispoziții contrare, actele la care se face trimitere în textele publicate se consideră ca fiind actele în versiunea în vigoare a acestora.