

GAZZETTA  UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Giovedì, 5 settembre 2013

SI PUBBLICA
IL LUNEDÌ E IL GIOVEDÌ

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

UNIONE EUROPEA

SOMMARIO

REGOLAMENTI

<u>Regolamento n. 654/2013 della Commissione, del 10 luglio 2013, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 per quanto riguarda le liste di controllo per la convalida di soggetti di paesi terzi ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE.</u>	Pag. 3
<u>Regolamento n. 655/2013 della Commissione, del 10 luglio 2013, che stabilisce criteri comuni per la giustificazione delle dichiarazioni utilizzate in relazione ai prodotti cosmetici</u>	» 33
<u>Regolamento n. 656/2013 della Commissione, del 10 luglio 2013, che istituisce misure transitorie relative al modello di passaporto rilasciato in Croazia per cani, gatti e furetti</u>	» 37
<u>Regolamento n. 657/2013 della Commissione, del 10 luglio 2013, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 della Commissione che stabilisce norme sulla spaziatura dei canali di comunicazione vocale nel cielo unico europeo</u>	» 39
<u>Regolamento n. 658/2013 della Commissione, del 10 luglio 2013, che modifica gli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui prodotti cosmetici.</u>	» 40
<u>Regolamento n. 659/2013 della Commissione, del 10 luglio 2013, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità.</u>	» 56
<u>Regolamento n. 660/2013 della Commissione, del 10 luglio 2013, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli</u>	» 84

Publicati nel n. L 190 dell'11 luglio 2013

DIRETTIVE

<u>Direttiva n. 2013/40 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 agosto 2013, relativa agli attacchi contro i sistemi di informazione e che sostituisce la decisione quadro 2005/222/GAI del Consiglio.</u>	Pag. 86
---	---------

Publicata nel n. L 218 del 14 agosto 2013



AVVERTENZA

Le indicazioni contenute nelle note dei provvedimenti qui pubblicati si riferiscono alla «Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee».



REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 654/2013 DELLA COMMISSIONE

del 10 luglio 2013

recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 per quanto riguarda le liste di controllo per la convalida di soggetti di paesi terzi ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile ⁽²⁾, contiene norme specifiche inerenti alla convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE.

(2) Le checklist (liste di controllo) sono lo strumento di cui si serve il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce/posta aerea con destinazione UE/SEE. Occorre aggiungere

due checklist a quelle vigenti per stabilire la piena attuazione del regime di convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE.

- (3) È opportuno pertanto modificare il regolamento (UE) n. 185/2010 di conseguenza.
- (4) Le disposizioni del presente regolamento sono conformi al parere del comitato sulla sicurezza dell'aviazione civile istituito dall'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 300/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 è modificato in conformità all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2013

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

⁽²⁾ GU L 55 del 5.3.2010, pag. 1.



ALLEGATO

L'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010 è modificato come segue:

1) dopo l'appendice 6-C è inserita l'appendice seguente:

«APPENDICE 6-C2

CHECKLIST DI CONVALIDA DESTINATA AGLI AGENTI REGOLAMENTATI DI PAESI TERZI CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE UE

I soggetti dei paesi terzi hanno la possibilità di diventare parte della catena logistica sicura di un ACC3 (*Vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo*) presentando domanda di designazione in quanto agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (RA3). Per RA3 s'intende una società di handling per le merci situata in un paese terzo sottoposta a convalida e approvata in base a una convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE.

L'RA3 assicura che i controlli di sicurezza, compreso lo screening se del caso, siano applicati alle spedizioni destinate all'Unione europea, e che le spedizioni siano protette da interferenze illecite dal momento in cui sono stati effettuati i controlli di sicurezza e fino a che siano caricate su un aeromobile o altrimenti consegnate a un ACC3 o ad un altro RA3.

I prerequisiti per trasportare merce/posta aerea nell'Unione (*) o in Islanda, Norvegia e Svizzera sono previsti dal regolamento (UE) n. 185/2010.

La checklist è lo strumento di cui si serve il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce/posta aerea con destinazione UE/SEE (**) dal soggetto che ha presentato domanda di designazione RA3 o sotto la sua responsabilità. La checklist va usata solo nei casi indicati al punto 6.8.4.1, lettera b) dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010. Nei casi indicati al punto 6.8.4.1, lettera a) dell'allegato, il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE si serve della checklist per gli ACC3.

Se il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE conclude che il soggetto è riuscito a conseguire la conformità agli obiettivi riportati nella suddetta checklist, al soggetto sottoposto a convalida è consegnata una relazione di convalida. La relazione di convalida certifica che il soggetto è designato agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (RA3). L'RA3 potrà utilizzare la relazione nei rapporti commerciali con gli ACC3. La relazione di convalida deve comportare quantomeno tutte le parti integrali seguenti:

- a) la checklist completa [appendice 6-C2 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE e corredata, se del caso, delle osservazioni del soggetto sottoposto a convalida;
- b) la dichiarazione di impegni [appendice 6-H2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010] firmata dal soggetto sottoposto a convalida;
- c) una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE.

L'integrità della relazione di convalida è comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida. La relazione di convalida è redatta in lingua inglese.

Le parti 5 — Controllo (screening) e 6 — Merci o posta ad alto rischio (HRCM), sono valutate sulla base dei requisiti di cui ai capitoli 6.7 e 6.8 del regolamento (UE) n. 185/2010. Per quanto riguarda le parti che non possono essere valutate in base ai requisiti del regolamento (UE) n. 185/2010, le norme di base utilizzate sono le norme e procedure raccomandate (SARPs) di cui all'allegato 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale e il materiale guida contenuto nel manuale per la sicurezza dell'Aviazione (documento ICAO 8973 — riservato).

Se il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE conclude che il soggetto non ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist, al soggetto in questione viene trasmessa una copia completa della checklist con l'indicazione della lacune constatate.



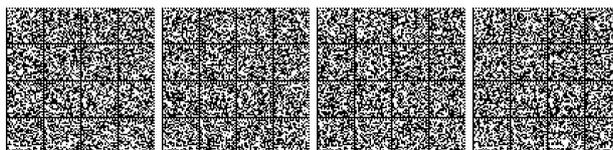
Istruzioni per la compilazione:

- 1) tutte le parti della checklist devono essere compilate. L'eventuale assenza di informazioni deve essere motivata;
- 2) al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE stabilisce se e in che misura siano stati conseguiti gli obiettivi di tale parte.

PARTE 1

Identificazione del soggetto sottoposto a convalida e del validatore

1.1. Data(e) della convalida	
Usare il formato preciso della data, come dallo 01.10.2012 al 02.10.2012	
gg/mm/aaaa	
1.2. Data della convalida precedente, nel caso	
gg/mm/aaaa	
Numero di registrazione RA3 precedente, se disponibile	
Certificato OEA/status C-TPAT/altre certificazioni, se disponibili	
1.3. Informazioni sul validatore della sicurezza dell'aviazione civile	
Nome	
Società/Organizzazione/Autorità	
Identificatore alfanumerico unico (UAI)	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	
1.4. Nome del soggetto	
Nome	
Numero di registrazione della società (ad esempio numero d'iscrizione nel registro delle imprese, se applicabile)	
Numero/Unità/Palazzo	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato (se pertinente)	
Paese	
Indirizzo di casella postale, se applicabile	
1.5. Indirizzo principale dell'organizzazione (se diverso dal sito da convalidare)	
Numero/Unità/Palazzo	
Via	
Città	
Codice postale	



Stato (se pertinente)	
Paese	
Indirizzo di casella postale, se applicabile	
1.6. Natura delle attività — È possibile più di un tipo di attività	
a) solo trasporto merci aereo b) trasporto aereo e altri modi di trasporto c) spedizioniere con locali cargo d) spedizioniere senza locali cargo e) agente di assistenza a terra (handling agent) f) altri	
1.7. Il richiedente	
a) riceve merce da un altro agente regolamentato di paese terzo	
b) riceve merce da mittenti conosciuti di paesi terzi	
c) riceve merce da mittenti responsabili per i paesi terzi	
d) riceve merci esentate	
e) controlla le merci	
f) tiene in deposito le merci	
g) altro, specificare	
1.8. Numero indicativo di dipendenti presenti sul sito	
Numero	
1.9. Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce/posta aerea nel paese terzo	
Nome	
Denominazione della funzione	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	

PARTE 2

Organizzazione e responsabilità dell'agente di paese terzo regolamentato con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE

Obiettivo: tutta la merce/posta con destinazione UE/SEE deve essere soggetta a controlli di sicurezza. La merce/posta consegnata da un RA3 a un ACC3 o ad un altro RA3 può essere accettata come merce/posta sicura solo se l'RA3 applica i suddetti controlli di sicurezza. Informazioni relative a tali controlli sono fornite nelle parti seguenti della presente checklist.

L'RA3 deve disporre di procedure volte a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati a tutta la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE, e che la merce/posta sicura sia protetta fino alla consegna ad un ACC3 o ad un altro RA3. I controlli di sicurezza consistono in una delle seguenti modalità:

- a) un esame fisico di livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti;



- b) altri controlli di sicurezza, parte integrante di un processo di sicurezza della catena logistica, che garantiscono con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti e che sono stati applicati da un altro RA3, KC3 o AC3 designato dall'RA3.

Riferimento: punto 6.8.3

2.1. Il soggetto ha istituito un programma di sicurezza?	
SÌ/NO	
Se NO, passare direttamente al punto 2.5	
2.2. Programma di sicurezza del soggetto	
Data — usare il formato preciso gg/mm/aaaa	
Versione	
Il programma di sicurezza è presentato e/o approvato dall'autorità competente dello Stato del soggetto? Se SÌ, descrivere la procedura	
2.3. Il programma di sicurezza copre in maniera sufficiente gli elementi indicati nella checklist (parti da 3 a 9)?	
SÌ/NO	
Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni.	
2.4. Il programma di sicurezza è affidabile, solido e completo?	
SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
2.5. Il soggetto ha messo a punto una procedura per garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati a merci e posta prima che siano trasferite ad un ACC3 o ad un altro RA3?	
SÌ/NO	
Se SÌ, descrivere la procedura	
2.6. Il soggetto dispone di un sistema di gestione (ad esempio strumenti, istruzioni) che garantisca l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari?	
SÌ/NO	
Se SÌ, descrivere il sistema di gestione e indicare se è approvato, verificato o fornito dall'autorità competente o da altro soggetto.	
Se NO, indicare in che modo il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati con le modalità previste.	
2.7. Conclusioni e valutazioni generali sull'affidabilità, l'attendibilità e la solidità della procedura	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 3

Selezione e formazione del personale

Obiettivo: per garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari, l'RA3 seleziona personale responsabile e competente per il lavoro sul campo al fine di garantire la messa in sicurezza delle merci e della posta trasportate per via aerea. Il personale che ha accesso alle merci messe in sicurezza deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni ed essere adeguatamente formato a tale scopo.



Al fine di conseguire tale obiettivo l'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che tutto il personale (di ruolo, temporaneo, personale di agenzia, conducenti ecc.) che può accedere direttamente senza essere accompagnato alle merci e alla posta destinate alla spedizione per via aerea che sono o sono state oggetto di controlli di sicurezza:

- a) sia stato sottoposto a controlli iniziali e ripetuti prima dell'assunzione e/o a una verifica dei precedenti personali che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura dell'RA3 sottoposto a convalida; nonché
- b) abbia completato, e ripetuto successivamente, una formazione iniziale in materia di sicurezza per acquisire consapevolezza delle sue responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura dell'RA3 sottoposto a convalida.

Nota:

- con controllo dei precedenti personali s'intende un controllo dell'identità e dell'esperienza precedente di una persona compresi, laddove ciò sia legalmente ammissibile, i suoi eventuali precedenti penali, nell'ambito della verifica dell'attitudine individuale a effettuare mansioni di controllo della sicurezza e/o per poter accedere non accompagnati a un'area sterile (definizione di cui all'allegato 17 dell'ICAO),
- un controllo preliminare all'assunzione deve stabilire l'identità della persona sulla base di prove documentali, verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni quantomeno durante gli ultimi 5 anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza quantomeno negli ultimi 5 anni (definizione dell'Unione).

Riferimento: punto 6.8.3.1

3.1. È prevista una procedura per verificare che tutto il personale che può accedere direttamente e senza essere accompagnato alla merce/posta aerea messa in sicurezza sia soggetto a controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

SÌ/NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo	

3.2. La procedura in oggetto comprende:

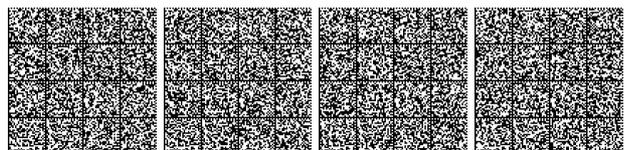
<input type="checkbox"/> controllo dei precedenti personali <input type="checkbox"/> controllo preliminare all'assunzione <input type="checkbox"/> controllo dei precedenti penali <input type="checkbox"/> colloqui <input type="checkbox"/> altro (fornire informazioni) Illustrare gli elementi, indicare quale soggetto esegue l'azione e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.	
--	--

3.3. Esiste una procedura atta a garantire che la persona responsabile dell'esecuzione e della supervisione dei controlli di sicurezza in situ sia stata soggetta a un controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

SÌ/NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo	

3.4. La procedura in oggetto comprende:

<input type="checkbox"/> controllo dei precedenti personali <input type="checkbox"/> controllo preliminare all'assunzione <input type="checkbox"/> controllo dei precedenti penali <input type="checkbox"/> colloqui <input type="checkbox"/> altro (fornire informazioni)	
--	--



Illustrare gli elementi, indicare quale soggetto esegue l'azione e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione	
3.5. Il personale che può accedere direttamente senza essere accompagnato alla merce/posta aerea messa in sicurezza riceve una formazione in materia di sicurezza prima di ottenere l'accesso a tale merce/posta?	
SÌ/NO	
Se SÌ, descrivere gli elementi e la durata della formazione	
3.6. Il personale che prende in consegna merce/posta aerea e che la sottopone a controlli e/o ne garantisce la protezione riceve una formazione specifica per le mansioni che deve svolgere?	
SÌ/NO	
Se SÌ, descrivere gli elementi e la durata dei corsi di formazione	
3.7. Il personale di cui ai punti 3.5 e 3.6 riceve una formazione periodica?	
SÌ/NO	
Se SÌ, specificare gli elementi e la frequenza della formazione periodica	
3.8. Conclusione: le misure relative alla selezione e alla formazione del personale garantiscono che tutto il personale che ha accesso alla merce/posta aerea messa in sicurezza sia stato assegnato alle mansioni adeguate e abbia ricevuto una formazione di livello sufficiente per essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza?	
SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 4

Procedure di accettazione

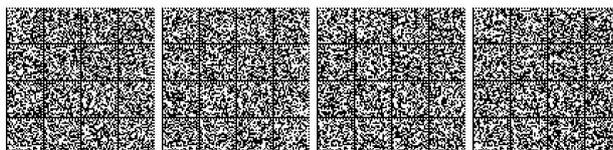
Obiettivo: l'RA3 può ricevere merce o posta da un altro RA3, un KC3, un AC3 o da un mittente sconosciuto. L'RA3 deve disporre di procedure appropriate di accettazione di merci/posta per stabilire se una spedizione provenga da una catena logistica sicura e quali misure di sicurezza occorra applicarvi di conseguenza.

L'RA3 può disporre di una banca dati, contenente quantomeno le informazioni riportate di seguito, per ciascun agente regolamentato o mittente conosciuto che è stato sottoposto a convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE in conformità al punto 6.8.4.1 e dal quale accetta direttamente merci e posta da consegnare ad un ACC3 per il trasporto nell'Unione:

- i dati relativi alla società, compreso l'indirizzo effettivo;
- la natura dell'attività svolta, escluse le informazioni commercialmente sensibili;
- le coordinate di contatto, comprese quelle dei responsabili per la sicurezza;
- il numero di iscrizione della società, ove applicabile;
- se disponibile, la relazione di convalida.

Riferimento: punti 6.8.3.1 e 6.8.4.3

Nota: un RA3 può accettare merce da un AC3 come merce sicura solo se ha designato esso stesso tale mittente quale AC3 e risponde della merce consegnata da tale mittente.



4.1. Quando accetta una spedizione, il soggetto si accerta se provenga da un altro RA3, un KC3, un AC3 o da un mittente sconosciuto?	
Sì/NO	
Se Sì, come?	
4.2. Il soggetto stabilisce e mantiene una banca dati contenente informazioni per ciascun RA3, KC3 e AC3 dal quale accetta direttamente merci e posta da consegnare ad un ACC3 per il trasporto nell'Unione?	
Sì/NO	
Se Sì, specificare le informazioni inserite nella banca dati	
Se NO, in che modo il soggetto viene a sapere che la merce proviene da un altro RA3, KC3 o AC3?	
4.3. Il soggetto designa il mittente quale AC3?	
Sì/NO	
Se Sì, descrivere la procedura e le garanzie che il soggetto richiede al mittente	
4.4. Quando accetta una spedizione, il soggetto si accerta che la destinazione della stessa sia un aeroporto UE/SEE?	
Sì/NO — Spiegare	
4.5. Se Sì, il soggetto sottopone tutte le merci o la posta agli stessi controlli di sicurezza nel caso di un aeroporto UE/SEE?	
Sì/NO	
Se Sì, descrivere la procedura	
4.6. Quando accetta una spedizione, il soggetto si accerta se essa vada considerata come merce e posta ad alto rischio (HRCM) (cfr. definizione nella parte 6), comprese le spedizioni che sono consegnate con modi diversi dal trasporto aereo?	
Sì/NO	
Se Sì, come? Descrivere la procedura	
4.7. Quando accetta una spedizione precedentemente messa in sicurezza, il soggetto sottoposto a convalida si accerta se essa sia stata protetta da interferenze e/o manomissioni illecite?	
Sì/NO	
Se Sì, descrivere (sigilli, serrature, ispezione ecc.)	
4.8. La persona che effettua la consegna è tenuta a presentare un documento ufficiale di identificazione corredato di fotografia?	
Sì/NO	
4.9. Esiste una procedura per identificare spedizioni che richiedono un controllo?	
Sì/NO	
Se Sì, come?	
4.10. Conclusione: le procedure di accettazione sono sufficienti a stabilire se la merce/posta aerea destinata ad un aeroporto UE/SEE proviene da una catena logistica sicura o se è necessario sottoporla a screening?	



Sì/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 5

Controllo (Screening)

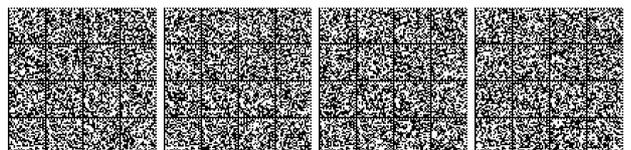
Obiettivo: l'RA3 che accetti merce/posta che non proviene da una catena logistica sicura, deve sottoporre le spedizioni ad appropriato controllo prima di poterle consegnare ad un ACC3 come merce sicura. L'RA3 deve disporre di procedure per garantire che la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE a fini di trasferimento, transito o scarico in un aeroporto dell'Unione sia sottoposta a controllo (screening) con i mezzi o i metodi previsti dalla legislazione dell'Unione a un livello sufficientemente elevato per assicurare ragionevolmente che non contenga articoli vietati.

Se lo screening della merce/posta aerea è effettuato dall'autorità competente dello Stato terzo, o per conto della stessa, l'RA3 lo dichiara specificando in che modo venga garantito uno screening adeguato.

Nota: anche se il punto 6.8.3.2 consente di applicare le norme ICAO come misura minima per attuare le disposizioni del punto 6.8.3.1 fino al 30 giugno 2014, la convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE tiene conto dei requisiti UE di screening, anche se la convalida è effettuata prima del 1° luglio 2014.

Riferimento: punto 6.8.3

5.1. Lo screening è effettuato da un soggetto per conto di un altro soggetto?	
Sì/NO	
Se Sì, specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni: — società di screening privata, — società regolamentata a livello statale, — struttura o organismo di controllo (screening) statale, — altro. Specificare la natura dell'accordo/contratto tra il soggetto sottoposto a convalida e il soggetto che applica lo screening per suo conto.	
5.2. Quali metodi sono utilizzati per lo screening della merce/posta aerea?	
Specificare, indicando in modo dettagliato le apparecchiature utilizzate per lo screening della merce/posta aerea (ad esempio costruttore, tipo, versione del software, standard, numero di serie ecc.) per tutti i metodi impiegati	
5.3. Le apparecchiature o i metodi (ad esempio, cani per la ricerca di esplosivi) utilizzati sono inclusi nel più recente elenco di conformità dell'UE, dell'ECAC o della TSA?	
Sì/NO	
Se Sì, specificare	
Se NO, fornire informazioni sull'approvazione delle apparecchiature e della relativa data, come pure indicazioni del fatto che sono conformi agli standard UE in materia	

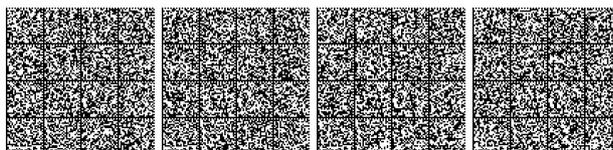


5.4. L'apparecchiatura è utilizzata in conformità al concetto delle operazioni (Conops) del fabbricante ed è oggetto di prove (test) e manutenzione regolari?	
Sì/NO	
Se Sì, descrivere la procedura	
5.5. Nel corso dello screening viene presa in considerazione la natura della spedizione?	
Sì/NO	
Se Sì, descrivere in che modo si garantisce che il metodo di screening adottato sia impiegato a un livello sufficiente per garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti	
5.6. Esiste una procedura per risolvere un allarme generato dall'apparecchiatura di screening? [per alcune apparecchiature (ad esempio a raggi X) l'allarme è innescato dall'operatore stesso]	
Sì/NO	
Se Sì, descrivere la procedura per risolvere l'allarme in modo da garantire con ragionevole sicurezza l'assenza di articoli proibiti	
Se NO, descrivere cosa succede alla spedizione	
5.7. Esistono spedizioni esentate dallo screening di sicurezza?	
Sì/NO	
5.8. Esistono esenzioni non conformi all'elenco dell'Unione?	
Sì/NO	
Se Sì, specificare	
5.9. L'accesso alla zona di screening è controllato per garantire che solo il personale autorizzato e formato vi abbia accesso?	
Sì/NO	
Se Sì, fornire una descrizione	
5.10. Esiste un regime consolidato di controllo della qualità e/o prova (test)?	
Sì/NO	
Se Sì, fornire una descrizione	
5.11. Conclusione: la merce/posta aerea è sottoposta a screening mediante uno dei mezzi o metodi elencati al punto 6.2.1 della decisione 2010/774/UE a un livello sufficiente a garantire con ragionevole certezza che essa non contenga articoli proibiti?	
Sì/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 6

Merci e posta ad alto rischio (HRCM)

Obiettivo: le spedizioni provenienti, o in trasferimento, da siti identificati come ad alto rischio dall'Unione o che presentano manomissioni significative vanno considerate merci e posta ad alto rischio (HRCM). Tali



spedizioni devono essere sottoposte a controllo sulla base di istruzioni specifiche. L'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta ad alto rischio (HRCM) con destinazione UE/SEE siano identificate e soggette a controlli adeguati, come definito nella legislazione dell'Unione.

L'ACC3 cui l'RA3 consegna merci e posta aerea da trasportare è autorizzata a comunicare all'RA3 le informazioni più recenti e pertinenti sulle origini ad alto rischio.

L'RA3 applica le stesse misure a prescindere dal fatto che riceva merci e posta ad alto rischio da un vettore aereo o mediante altri modi di trasporto.

Riferimento: punto 6.7

Nota: le merci e posta ad alto rischio (HRCM) che hanno ricevuto l'autorizzazione al trasporto nell'UE/SEE ottengono lo stato di sicurezza "SHR", a significare che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, solo merci o solo postali, in conformità dei requisiti per le merci e posta ad alto rischio.

6.1. Il personale responsabile dei controlli di sicurezza è a conoscenza di quali merci e posta vadano trattate come merci e posta ad alto rischio (HRCM)?

SÌ/NO	
Se SÌ, fornire una descrizione	

6.2. Il soggetto dispone di procedure per l'individuazione di merci e posta ad alto rischio (HRCM)?

SÌ/NO	
Se SÌ, fornire una descrizione	

6.3. Le merci e posta ad alto rischio sono soggette a procedure di screening HRCM conformemente alla legislazione dell'Unione?

SÌ/NO	
Se NO, indicare le procedure applicate	

6.4. Dopo lo screening, il soggetto rilascia una dichiarazione sullo stato di sicurezza SHR nella documentazione che accompagna la spedizione?

SÌ/NO	
Se SÌ, descrivere in che modo è rilasciata la dichiarazione sullo stato di sicurezza e in quale documento	

6.5. Conclusione: la procedura adottata dal soggetto è pertinente e sufficiente per garantire che tutte le merci e posta ad alto rischio (HRCM) siano state adeguatamente trattate prima del carico?

SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 7

Protezione della merce/posta aerea messa in sicurezza

Obiettivo: l'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni a partire dal punto in cui è effettuato lo screening o altri controlli di sicurezza o dal punto di accettazione dopo l'esecuzione dello screening o dei controlli di sicurezza e fino al carico o al trasferimento ad un ACC3 o ad un altro RA3. Se la merce/posta aerea precedentemente messa in sicurezza non è protetta in seguito, non può essere trasferita ad un ACC3 o ad un altro RA3 come merce/posta aerea messa in sicurezza.

La protezione può essere garantita con mezzi differenti che possono essere di tipo fisico (barriere, locali chiusi a chiave ecc.), umano (pattugliamento, personale adeguatamente formato ecc.) e tecnologico (telecamere a circuito chiuso, sistemi di allarme ecc.).



La merce/posta aerea con destinazione UE/SEE e messa in sicurezza deve essere tenuta separata dalla merce/posta aerea che non lo è.

Riferimento: punto 6.8.3.1

7.1. La protezione della merce/posta aerea messa in sicurezza è garantita da un soggetto per conto di un altro soggetto?

SÌ/NO	
Se SÌ, specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni: — società di controllo (screening) privata, — società regolamentata a livello statale, — una struttura o organismo di controllo (screening) statale, — altre.	

7.2. Sono applicati controlli di sicurezza e misure di protezione per evitare manomissioni durante la procedura di screening?

SÌ/NO	
Se SÌ, fornire una descrizione. Specificare il tipo (i tipi) di protezione di cui si dispone: — fisico (recinzione, barriera, edificio di costruzione solida ecc.), — umano (pattugliamenti ecc.), — tecnologico (telecamere a circuito chiuso, sistemi di allarme ecc.) e illustrarne l'organizzazione.	

7.3. La merce/posta aerea messa in sicurezza è accessibile solo alle persone autorizzate?

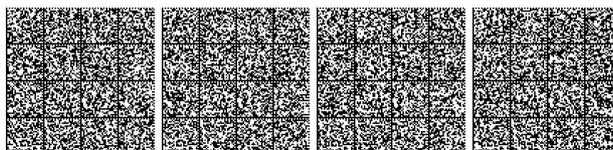
SÌ/NO	
Se SÌ, fornire una descrizione Precisare in che modo tutti i punti d'accesso (comprese porte e finestre) alla merce/posta aerea identificabile come tale e messa in sicurezza sono sottoposti a controllo.	

7.4. Sono adottate procedure per garantire che la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE, sulla quale sono già stati effettuati i controlli di sicurezza, sia protetta contro interferenze illecite dal momento in cui è stata messa in sicurezza fino al momento del carico o del trasferimento ad un ACC3 o ad un alto RA3?

SÌ/NO	
Se SÌ, indicare in che modo è protetta (fisico, umano, tecnologico ecc.) Precisare altresì se l'edificio è di costruzione solida e di che materiali consiste, se l'informazione è disponibile.	
Se NO, specificare le ragioni	

7.5. Conclusione: la protezione delle spedizioni è sufficientemente solida da prevenire interferenze illecite?

SÌ/NO	
-------	--



Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 8

Documentazione

Obiettivo: lo stato di sicurezza della spedizione è indicato nella documentazione allegata alla stessa, in forma di lettera di trasporto aereo, documentazione postale equivalente o dichiarazione separata, in formato elettronico o cartaceo. Lo stato di sicurezza è rilasciato dall'RA3.

Riferimento: punti 6.3.2.6, lettera d) e 6.8.3.4

Nota: possono essere indicati i seguenti stati di sicurezza:

- "SPX", indicante che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, oppure
- "SCO", indicante che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobili cargo o postali, oppure
- "SHR", indicante che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, per quanto riguarda i requisiti relativi all'alto rischio.

8.1. Il soggetto specifica nella documentazione allegata (ad esempio lettera di trasporto aereo) lo stato di sicurezza della merce e le modalità con cui è stato ottenuto?

SÌ/NO	
Se NO, spiegarne i motivi	

8.2. Conclusione: la procedura di documentazione è sufficiente per garantire che le merci o la posta siano consegnate con l'adeguata documentazione allegata che specifica il corretto stato di sicurezza?

SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 9

Trasporti

Obiettivo: la merce/posta aerea dev'essere protetta contro interferenze illecite o le manomissioni dal momento in cui è stata messa in sicurezza fino al momento del carico o del trasferimento ad un ACC3 o ad un altro RA3, compresa la protezione durante il trasporto verso l'aeromobile o altrimenti verso l'ACC3 o verso un altro RA3. Se la merce/posta aerea precedentemente messa in sicurezza non è protetta durante il trasporto, non può essere trasferita ad un ACC3 o ad un altro RA3 come merce sicura.

Durante il trasporto verso l'aeromobile o l'ACC3 o un altro RA3, l'RA3 è responsabile della protezione delle spedizioni sicure, anche laddove il trasporto sia effettuato per suo conto da un altro soggetto, ad esempio uno spedizioniere. Sono esclusi i casi in cui le spedizioni sono trasportate sotto la responsabilità di un ACC3 o di un altro RA3.

Riferimento: punto 6.8.3

9.1. Come viene trasportata la merce/posta aerea fino all'ACC3/altro RA3?

a) Trasporto assicurato dal soggetto sottoposto a convalida?	
SÌ/NO	



b) Trasporto assicurato da altro RA3/ACC3?	
SÌ/NO	
c) Contraente del soggetto sottoposto a convalida?	
SÌ/NO	
9.2. L'imballaggio della merce/posta aerea è in grado di evidenziare manomissioni?	
SÌ/NO	
Se SÌ, come?	
9.3. Il veicolo è sigillato o chiuso prima del trasporto?	
SÌ/NO	
Se SÌ, come?	
9.4. Se sono utilizzati sigilli numerati, l'accesso ai sigilli è controllato e i numeri sono registrati?	
SÌ/NO	
Se SÌ, specificare le modalità	
9.5. Se pertinente, il trasportatore in questione firma la relativa dichiarazione?	
SÌ/NO	
9.6. La persona che trasporta la merce è stata sottoposta a specifici controlli di sicurezza e formazione di responsabilizzazione prima di essere autorizzata a trasportare merce/posta aerea messa in sicurezza?	
SÌ/NO	
Se SÌ, descrivere i tipi di controlli di sicurezza (controllo precedente l'assunzione, controllo dei precedenti personali ecc.) e il tipo di formazione (formazione di responsabilizzazione in materia di sicurezza ecc.)	
9.7. Conclusione: le misure sono sufficienti per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite durante il trasporto?	
SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

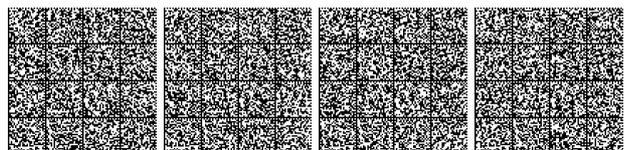
PARTE 10

Conformità

Obiettivo: dopo aver analizzato le nove parti precedenti della checklist, il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve valutare se la verifica in situ confermi l'attuazione dei controlli di sicurezza in conformità agli obiettivi elencati nella presente checklist per la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE.

Si prospettano due scenari possibili. Il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE conclude che il soggetto:

- ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist. Il validatore trasmette al soggetto sottoposto a convalida l'originale della relazione di convalida e certifica che il soggetto è designato agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE;
- non ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist. In tal caso il soggetto non è autorizzato a consegnare merce/posta aerea messa in sicurezza e con destinazione UE/SEE ad un ACC3 o ad un altro RA3. Al soggetto viene trasmessa una copia completa della checklist con l'indicazione della lacune constatate.



In generale il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve decidere se la merce/posta in carico al soggetto sottoposto a convalida è trattata in modo che al momento della consegna ad un ACC3 o ad un altro RA3 possa essere considerata sicura per la spedizione all'UE/SEE conformemente alle disposizioni applicabili dell'Unione.

Il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve tener presente che la valutazione è basata su una metodologia di conformità in funzione dell'obiettivo.

10.1. Conclusione generale:

Valutazione (e notifica) (evidenziare la voce pertinente). Se la valutazione è "POSITIVA", il soggetto sarà considerato designato agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (RA3).	Valutazione positiva/negativa
Se la valutazione complessiva è negativa, elencare di seguito le aree in cui il soggetto non consegue lo standard di sicurezza richiesto o presenta una vulnerabilità specifica. Fornire altresì suggerimenti sulle modifiche necessarie per conseguire lo standard richiesto e quindi una valutazione positiva.	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	
Osservazioni del soggetto	

Nome del validatore:

Data:

Firma:

ALLEGATO

Elenco delle persone e dei soggetti visitati e intervistati

Comunicare il nome del soggetto, il nome del referente e la data della visita o dell'intervista.

Nome del soggetto	Nome del referente	Data della visita/dell'intervista

(*) Stati membri dell'Unione europea: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia e Ungheria.

(**) Ai fini della presente checklist di convalida, la definizione di aeromobile che trasporta merce/posta aerea con destinazione UE/SEE è equivalente a quella di aeromobile che trasporta merce/posta aerea con destinazione UE e all'Islanda, alla Norvegia e alla Svizzera.»

2) dopo l'appendice 6-C3 è inserita l'appendice seguente:

«APPENDICE 6-C4

CHECKLIST DI CONVALIDA DESTINATA AI MITTENTI CONOSCIUTI DI PAESI TERZI CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE UE

I soggetti dei paesi terzi hanno la possibilità di diventare parte della catena logistica sicura di un ACC3 (Vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di paese terzo) presentando domanda di



designazione in quanto mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (KC3). Per KC3 s'intende una società di handling per le merci situata in un paese terzo sottoposta a convalida e approvata in base a una convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE.

Il (KC3) provvede a che le spedizioni destinate all'Unione siano sottoposte ai controlli di sicurezza e siano protette da interferenze illecite dal momento dell'esecuzione dei suddetti controlli di sicurezza fino al trasferimento ad un ACC3 o ad un agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (RA3).

I requisiti per trasportare merce/posta aerea nell'Unione (UE) o in Islanda, Norvegia e Svizzera sono previsti dal regolamento (UE) n. 185/2010, modificato dal regolamento di esecuzione (UE) n. 859/2011 e dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1082/2012 della Commissione (*).

La checklist è lo strumento di cui si serve il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce/posta aerea con destinazione UE/SEE dal soggetto che ha presentato domanda di designazione KC3 o sotto la sua responsabilità. La checklist va usata solo nei casi indicati al punto 6.8.4.1, lettera b) dell'allegato del regolamento n. 185/2010. Nei casi indicati al punto 6.8.4.1, lettera a), dell'allegato, il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE si serve della checklist dell'ACC3.

Se il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE conclude che il soggetto è riuscito a conseguire la conformità agli obiettivi riportati nella suddetta checklist, al soggetto sottoposto a convalida è consegnata una relazione di convalida. La relazione di convalida certifica che il soggetto è designato mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (KC3). Il KC3 potrà utilizzare la relazione nei rapporti commerciali con gli ACC3 e gli RA3. La relazione di convalida deve comportare quantomeno tutte le seguenti parti integrali:

- la checklist completa [appendice 6-C4 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE e riportante, se del caso, le osservazioni del soggetto sottoposto a convalida;
- la dichiarazione di impegni [appendice 6-H3 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] firmata dal soggetto sottoposto a convalida; nonché
- una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE.

L'integrità della relazione di convalida è comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida. La relazione di convalida è redatta in lingua inglese.

Per quanto riguarda le parti che non possono essere valutate sulla base dei requisiti del regolamento (UE) n. 185/2010, le norme di base utilizzate sono le norme e procedure raccomandate (SARPs) di cui all'allegato 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale e il materiale guida contenuto nel manuale per la sicurezza dell'Aviazione (documento ICAO 8973 — riservato).

Se dalla convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE risulta che il soggetto non ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist, al soggetto in questione viene trasmessa una copia completa della checklist con l'indicazione della lacune constatate.

Istruzioni per la compilazione:

- tutte le parti della checklist devono essere compilate. L'eventuale assenza di informazioni deve essere motivata;
- al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE stabilisce se e in che misura siano stati conseguiti gli obiettivi di tale parte.

PARTE 1

Organizzazione e responsabilità

1.1. Data(e) della convalida

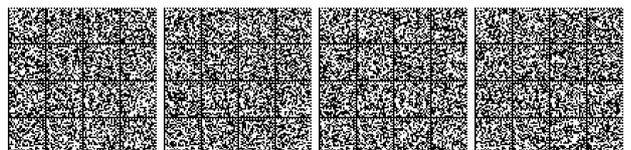
Usare il formato preciso della data, ad esempio dallo 01.10.2012 al 02.10.2012

gg/mm/aaaa	
------------	--

1.2. Data della convalida precedente, se del caso.

gg/mm/aaaa	
------------	--

Numero di registrazione KC3 precedente, se disponibile	
--	--



Certificato OEA/status C-TPAT/altre certificazioni, se disponibili	
1.3. Informazioni sul validatore della sicurezza dell'aviazione civile	
Nome	
Società/organizzazione/autorità	
Identificatore alfanumerico unico (UAI)	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	
1.4. Nome del soggetto	
Nome	
Numero di registrazione della società (ad esempio numero d'iscrizione nel registro delle imprese, se applicabile)	
Numero/unità/Edificio	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato (se pertinente)	
Paese	
Indirizzo di casella postale, ove applicabile	
1.5. Indirizzo principale dell'organizzazione (se diverso dal sito da convalidare)	
Numero/unità/Edificio	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato (se pertinente)	
Paese	
Indirizzo di casella postale, ove applicabile	
1.6. Natura delle attività commerciali — Tipi di merce trattati	
Che tipo/i di attività commerciale/i — di merce è trattata nei locali del richiedente?	
1.7. Indicare se il richiedente è responsabile di una delle seguenti attività:	
a) produzione; b) imballaggio; c) immagazzinamento; d) invio; e) altro, specificare.	
1.8. Numero indicativo di dipendenti presenti sul sito	
Numero	



1.9. Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce/posta aerea nel paese terzo	
Nome	
Denominazione della funzione	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	

PARTE 2

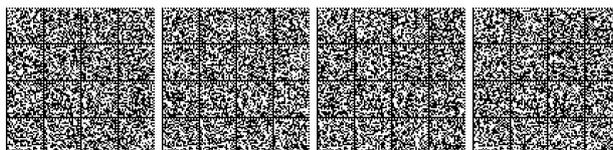
Organizzazione e responsabilità del mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE

Obiettivo: tutte le merci o la posta destinate all'UE/SEE devono essere soggette a controlli di sicurezza. Le merci e la posta consegnate da un KC3 a un ACC3 o ad un RA3 possono essere accettate come merci o posta sicure solo se il KC3 applica i suddetti controlli di sicurezza. I dettagli relativi a tali controlli sono forniti nelle parti seguenti della presente checklist.

Il KC3 deve disporre di procedure volte a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati a tutta la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE, e che le merci e la posta sicure siano protette fino alla consegna ad un ACC3 o ad un RA3. I controlli di sicurezza consistono di misure che garantiscono con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti.

Riferimento: punto 6.8.3

2.1. Il soggetto ha istituito un programma di sicurezza?	
SÌ/NO	
Se NO, passare direttamente al punto 2.5	
2.2. Informazioni sul programma di sicurezza del soggetto	
Data — usare il formato preciso gg/mm/aaaa	
Versione	
Il programma di sicurezza è presentato e/o approvato dall'autorità competente dello Stato in cui si trova il soggetto? Se SÌ, descrivere la procedura	
2.3. Il programma di sicurezza copre in maniera sufficiente gli elementi indicati nella checklist (parti da 4 a 11)?	
SÌ/NO	
Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni	
2.4. Il programma di sicurezza è affidabile, solido e completo?	
SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
2.5. Il soggetto ha messo a punto una procedura per garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati alla merce/posta aerea con destinazione UE/SEE prima che sia trasferita ad un ACC3 o ad un altro RA3?	
SÌ/NO	
Se SÌ, descrivere la procedura	



2.6. Il soggetto dispone di un sistema di gestione (ad esempio strumenti, istruzioni ecc.) che garantisca l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari?

SÌ/NO	
Se SÌ, descrivere il sistema di gestione e indicare se è approvato, verificato o fornito dall'autorità competente o da altro soggetto	
Se NO, indicare in che modo il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati con le modalità previste	

2.7. Conclusioni e valutazioni generali sull'affidabilità, l'attendibilità e la solidità della procedura

Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 3

Merce/posta aerea identificabile ("identificabilità")

Obiettivo: stabilire il momento (o il luogo) in cui la merce/posta diventa identificabile come merce/posta aerea. Per "identificabilità" s'intende la capacità di valutare quando/dove la merce/posta è identificabile come merce/posta aerea.

3.1. Mediante ispezione dell'area di produzione, imballaggio, immagazzinamento, selezione, spedizione e di qualsiasi altra area pertinente, stabilire quando e come una spedizione di merce/posta aerea con destinazione UE/SEE diventa identificabile come tale.

Descrivere:	
osservazioni del soggetto	
osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

N.B.: nelle parti da 6 a 9 occorre fornire informazioni dettagliate sulla protezione da interferenze illecite o manomissioni della merce/posta aerea identificabile.

PARTE 4

Selezione e formazione del personale

Obiettivo: per garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari, il KC3 seleziona personale responsabile e competente per il lavoro sul campo al fine di garantire la messa in sicurezza delle merci e della posta trasportate per via aerea. Il personale che ha accesso a merce aerea identificabile come tale deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni e deve essere adeguatamente formato a tale scopo.

Al fine di conseguire tale obiettivo il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che tutto il personale (di ruolo, temporaneo, personale di agenzia, conducenti ecc.) che può accedere direttamente senza essere accompagnato alle merci e alla posta destinate alla spedizione per via aerea che sono o sono state oggetto di controlli di sicurezza:

- sia stato sottoposto a controlli iniziali e ripetuti prima dell'assunzione e/o a una verifica dei precedenti personali che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura del KC3 sottoposto a convalida; nonché
- abbia completato, e ripetuto successivamente, una formazione iniziale in materia di sicurezza per acquisire consapevolezza delle sue responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura del KC3 sottoposto a convalida.

Nota:

- per controllo dei precedenti personali s'intende un controllo dell'identità e dell'esperienza precedente di una persona compresi, laddove ciò sia legalmente ammissibile, i suoi eventuali precedenti penali, nell'ambito della verifica dell'attitudine individuale a effettuare mansioni di controllo della sicurezza e/o per poter accedere non accompagnati a un'area sterile (definizione di cui all'allegato 17 dell'ICAO),



— un controllo preliminare all'assunzione deve stabilire l'identità della persona sulla base di prove documentali, verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni quantomeno durante gli ultimi 5 anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli stati di residenza quantomeno negli ultimi 5 anni (definizione dell'Unione).

Riferimento: punto 6.8.3.1

4.1. È prevista una procedura per verificare che tutto il personale che può accedere alla merce/posta aerea identificabile come tale sia soggetto a controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

SÌ/NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo	

4.2. La procedura in oggetto comprende:

<input type="checkbox"/> controllo dei precedenti personali <input type="checkbox"/> controllo preliminare all'assunzione <input type="checkbox"/> controllo del certificato penale <input type="checkbox"/> colloqui <input type="checkbox"/> altro (fornire informazioni) Illustrare gli elementi, indicare quale soggetto esegue l'azione e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione	
--	--

4.3. Esiste una procedura atta a garantire che la persona responsabile dell'esecuzione e della supervisione dei controlli di sicurezza in situ sia stata soggetta a un controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

SÌ/NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo	

4.4. La procedura in oggetto comprende:

<input type="checkbox"/> controllo dei precedenti personali <input type="checkbox"/> controllo preliminare all'assunzione <input type="checkbox"/> controllo del certificato penale <input type="checkbox"/> colloqui <input type="checkbox"/> altro (fornire informazioni) Illustrare gli elementi, indicare quale soggetto esegue l'azione e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione	
--	--

4.5. Il personale che può accedere alla merce/posta aerea identificabile come tale riceve una formazione prima di ottenere l'accesso a tale merce/posta?

SÌ/NO	
Se SÌ, descrivere gli elementi e la durata della formazione	

4.6. Il personale di cui al punto 4.5 riceve una formazione periodica?

SÌ/NO	
-------	--



Se SÌ, specificare gli elementi e la frequenza della formazione periodica	
4.7. Conclusione: le misure relative alla selezione e alla formazione del personale garantiscono che tutto il personale che ha accesso alla merce/posta aerea con destinazione UE/SEE e identificabile come tale sia stato assegnato alle mansioni adeguate e abbia ricevuto una formazione di livello sufficiente per essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza?	
SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 5

Sicurezza materiale

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE identificabile sia protetta contro le interferenze illecite e/o da manomissioni. Se la merce/posta non è protetta non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il soggetto deve dar prova della protezione del sito o dei locali nonché della presenza di procedure pertinenti di controllo dell'accesso. È essenziale che l'accesso all'area in cui la merce/posta aerea è trattata o immagazzinata sia controllato. Tutte le porte, finestre e altri punti d'accesso a merce/posta aerea sicura e con destinazione UE/SEE devono essere messe in sicurezza o sottoposte a controllo d'accesso.

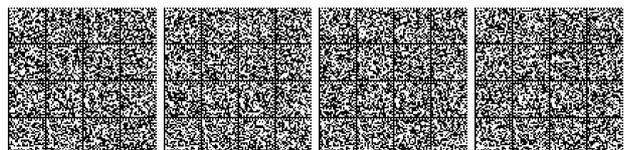
La sicurezza materiale può consistere negli elementi seguenti (elenco non tassativo):

- ostacoli materiali quali recinzioni o barriere,
- tecnologia che si avvale di sistemi d'allarme e/o di telecamere a circuito chiuso,
- sicurezza umana, ossia personale destinato alle attività di sorveglianza.

Riferimento: punto 6.8.3.1

5.1. Tutti i punti d'accesso alla merce/posta aerea identificabile sono sottoposti a controllo e l'accesso è limitato alle persone autorizzate?

SÌ/NO	
Se SÌ, in che modo è controllato l'accesso? Precisare e illustrare, sono possibili risposte multiple: <input type="checkbox"/> da personale di sicurezza <input type="checkbox"/> da altro personale <input type="checkbox"/> tramite controlli manuali se le persone sono autorizzate ad accedere all'area <input type="checkbox"/> tramite sistemi elettronici di controllo dell'accesso <input type="checkbox"/> altro tipo (precisare)	
Se SÌ, come ci si accerta che una persona è autorizzata ad accedere all'area? Precisare e illustrare, sono possibili risposte multiple: <ul style="list-style-type: none"> — tesserino d'identificazione della società — altro documento d'identità, ad esempio passaporto o patente di guida, — elenco delle persone autorizzate a disposizione del personale (di sicurezza), — autorizzazione elettronica, ad esempio tramite un microcircuito integrato, 	



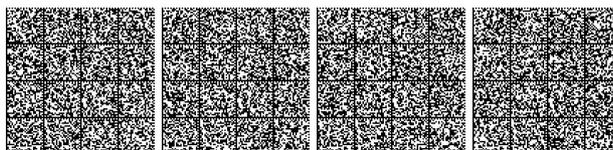
— distribuzione di chiavi o codici d'accesso solo a personale autorizzato, — altro (precisare).	
5.2. Tutti i punti d'accesso alla merce/posta aerea identificabile sono messi in sicurezza, compresi i punti d'accesso non usati sistematicamente e quelli non usati di solito come punti d'accesso, quali le finestre?	
SÌ/NO	
Se SÌ, in che modo questi punti sono messi in sicurezza? Precisare e descrivere, sono possibili risposte multiple: — presenza di personale di sicurezza, — sistemi elettronici di controllo dell'accesso che consentono l'accesso ad una persona per volta, — barriere, ad esempio serrande o serrature, — sistemi di telecamere a circuito chiuso, — sistemi di rilevamento delle intrusioni.	
5.3. Esistono misure supplementari volte a rafforzare la sicurezza dei locali in generale?	
SÌ/NO	
Se SÌ, precisare e illustrare quali: <input type="checkbox"/> recinzioni o barriere <input type="checkbox"/> sistema di telecamere a circuito chiuso <input type="checkbox"/> sistema di rilevamento delle intrusioni <input type="checkbox"/> sorveglianza e pattugliamento <input type="checkbox"/> altro tipo (precisare)	
5.4. L'edificio è una costruzione solida?	
SÌ/NO	
5.5. Conclusione: le misure adottate dal soggetto sono sufficienti a impedire l'accesso non autorizzato alle parti del sito e ai locali in cui è trattata o immagazzinata merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE?	
SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 6

Produzione

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni durante il processo di produzione. Se tale merce/posta non è protetta, non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di produzione è controllato e che il processo di produzione è sottoposto a sorveglianza. Se il prodotto diventa identificabile come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso della produzione, il soggetto deve dimostrare che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite o da manomissioni fin da questa fase.



Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso del processo di produzione.

6.1. L'accesso alla zona di produzione è controllato e limitato alle persone autorizzate?	
SÌ/NO	
Se SÌ, indicare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate	
6.2. Il processo di produzione è sorvegliato?	
SÌ/NO	
Se SÌ, indicare in che modo è sorvegliato	
6.3. Sono applicati controlli per evitare manomissioni in fase di produzione?	
SÌ/NO	
Se SÌ, fornire una descrizione	
6.4. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE e identificabile come tale da interferenze illecite o manomissioni durante la produzione?	
SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 7

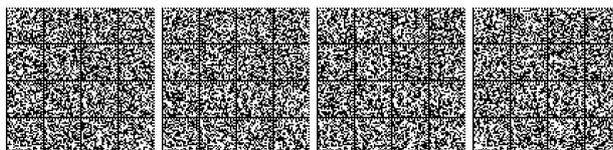
Imballaggio

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni durante il processo di imballaggio. Se tale merce/posta non è protetta, non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di produzione è controllato e che il processo di imballaggio è sottoposto a sorveglianza. Se il prodotto diventa identificabile come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso dell'imballaggio, il soggetto deve dimostrare che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite o da manomissioni fin da questa fase. Tutti i prodotti finiti devono essere sottoposti a controllo prima dell'imballaggio.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso del processo di imballaggio.

7.1. L'accesso alla zona di imballaggio è controllato e limitato alle persone autorizzate?	
SÌ/NO	
Se SÌ, indicare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate	
7.2. Il processo di imballaggio è sottoposto a sorveglianza?	
SÌ/NO	
Se SÌ, indicare in che modo è sorvegliato	
7.3. Sono applicati controlli per evitare manomissioni in fase di imballaggio?	
SÌ/NO	
Se SÌ, fornire una descrizione	



7.4. Descrivere l'imballaggio esterno finito:	
a) l'imballaggio esterno finito è robusto?	
SÌ/NO	
Specificare;	
b) l'imballaggio esterno finito è tale da evidenziare eventuali manomissioni?	
SÌ/NO	
Se SÌ, precisare con quale processo l'imballaggio è reso tale da evidenziare eventuali manomissioni, ad esempio tramite sigilli numerati, timbri speciali o un nastro di sicurezza.	
Se NO, indicare le misure di protezione adottate per garantire l'integrità delle spedizioni.	
7.5. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE e identificabile come tale da interferenze illecite o manomissioni durante l'imballaggio?	
SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 8

Immagazzinamento

Obiettivo: il KC3 dispone di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni durante l'immagazzinamento. Se tale merce/posta non è protetta, non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area d'immagazzinamento è controllato. Se il prodotto diventa identificabile come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE durante l'immagazzinamento, il soggetto deve dimostrare che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite o da manomissioni fin da questa fase.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso del processo d'immagazzinamento.

8.1. L'accesso alla zona d'immagazzinamento è controllato e limitato alle persone autorizzate?	
SÌ/NO	
Se SÌ, indicare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate	
8.2. La merce/posta aerea finita e imballata è immagazzinata in condizioni sicure ed è sottoposta a controlli per rilevare eventuali manomissioni?	
SÌ/NO	
Se SÌ, fornire una descrizione	
Se NO, indicare in che modo il soggetto garantisce che la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE, finita e imballata, è protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni.	



8.3. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE e identificabile come tale da interferenze illecite o manomissioni durante l'immagazzinamento?

SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 9

Spedizione

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni durante il processo di spedizione. Se tale merce/posta non è protetta, non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di spedizione è controllato. Se il prodotto diventa identificabile come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso della spedizione, il soggetto deve dimostrare che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite o da manomissioni fin da questa fase.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso del processo di spedizione.

9.1. L'accesso all'area di spedizione è controllato e limitato alle persone autorizzate?

SÌ/NO	
Se SÌ, indicare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate	

9.2. Chi ha accesso all'area di spedizione? Sono possibili risposte multiple:

<input type="checkbox"/> dipendenti del soggetto <input type="checkbox"/> autisti <input type="checkbox"/> visitatori <input type="checkbox"/> contraenti <input type="checkbox"/> altro (specificare)	
--	--

9.3. Il processo di spedizione è sottoposto a sorveglianza?

SÌ/NO	
Se SÌ, indicare in che modo è sorvegliato	

9.4. Sono applicati controlli per evitare manomissioni nell'area di spedizione?

SÌ/NO	
Se SÌ, fornire una descrizione	

9.5. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE e identificabile come tale da interferenze illecite o manomissioni durante il processo di spedizione?

SÌ/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	



PARTE 10

Spedizioni da altre fonti

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure volte a garantire che la merce/posta non originata da lui stesso non sia trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il KC3 può trasmettere spedizioni non originate da lui stesso ad un RA3 o un ACC3 a condizione che:

- a) siano separate dalle proprie spedizioni; e
- b) l'origine sia chiaramente indicata sulla spedizione o sulla documentazione allegata.

Tali spedizioni devono essere sottoposte al controllo di un RA3 o di un ACC3 prima di essere caricate su un aeromobile.

10.1. Il soggetto accetta spedizioni di merce/posta destinata ad un trasporto aereo da altri soggetti?

Sì/NO	
Se Sì, in che modo tali spedizioni sono tenute separate dalla merce/posta propria della società e in che modo sono identificate presso l'agente regolamentato/trasportatore?	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 11

Trasporto

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni durante il trasporto. Se tale merce/posta non è protetta, non può essere accettata da un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Durante il trasporto, il KC3 è responsabile della protezione delle spedizioni sicure, anche qualora il trasporto sia effettuato per suo conto da un altro soggetto, ad esempio uno spedizioniere. Sono esclusi i casi in cui le spedizioni siano trasportate sotto la responsabilità di un ACC3 o RA3.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE durante il trasporto.

11.1. Come è trasportata la merce/posta aerea fino all'ACC3/RA3?

a) Trasporto assicurato dal soggetto sottoposto a convalida?	
Sì/NO	
b) Trasporto assicurato da un ACC3/RA3?	
Sì/NO	
c) Da un contraente del soggetto sottoposto a convalida?	
Sì/NO	

11.2. L'imballaggio della merce/posta aerea è tale da evidenziare eventuali manomissioni?

Sì/NO	
Se Sì, come?	



11.3. Il veicolo è sigillato o chiuso prima del trasporto?	
Sì/NO	
Se Sì, come?	
11.4. Se sono utilizzati sigilli numerati, l'accesso ai sigilli è controllato e i numeri sono registrati?	
Sì/NO	
Se Sì, specificare le modalità	
11.5. Se pertinente, il trasportatore in questione firma la relativa dichiarazione?	
Sì/NO	
11.6. La persona che trasporta la merce è stata sottoposta a specifici controlli di sicurezza e formazione di responsabilizzazione prima di essere autorizzata a trasportare merce/posta aerea messa in sicurezza?	
Sì/NO	
Se Sì, descrivere i tipi di controlli di sicurezza (controllo precedente l'assunzione, controllo dei precedenti personali ecc.) e che tipo di formazione (formazione di responsabilizzazione in materia di sicurezza ecc.)	
11.7. Conclusione: le misure sono sufficienti per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite durante il trasporto?	
Sì/NO	
Se NO, specificare le ragioni	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE	

PARTE 12

Conformità

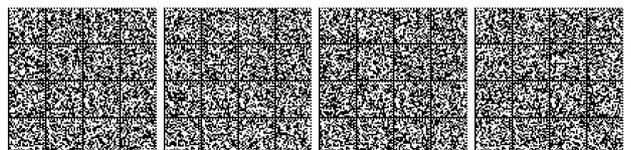
Obiettivo: dopo aver analizzato le undici parti precedenti della checklist, il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve valutare se la verifica in situ confermi l'attuazione dei controlli di sicurezza in conformità agli obiettivi elencati nella presente checklist per la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE.

Si prospettino due scenari possibili. Il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE conclude che il soggetto:

- ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist. Il validatore trasmette al soggetto sottoposto a convalida l'originale della relazione di convalida e certifica che il soggetto è designato mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (KC3);
- non ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist. In tal caso il soggetto non è autorizzato a consegnare merce/posta aerea con destinazione UE/SEE ad un ACC3 o ad un altro RA3 senza che sia sottoposta al controllo di un organo autorizzato. Al soggetto viene trasmessa una copia completa della checklist con l'indicazione della lacune constatate.

In generale il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve decidere se la merce/posta in carico al soggetto sottoposto a convalida è trattata in modo che al momento della consegna ad un ACC3 o ad un RA3 possa essere considerata sicura per la spedizione all'UE/SEE conformemente alle disposizioni applicabili dell'Unione.

Il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve tener presente che la valutazione è basata su una metodologia di conformità in funzione dell'obiettivo.



Se la relazione indica una non conformità delle misure di sicurezza cui fa riferimento, a [nome dell'RA3] può essere revocata la designazione come RA3 già ottenuta per il luogo in questione, il che impedirà a [nome dell'RA3] di consegnare merce/posta aerea sicura e con destinazione UE/SEE ad un ACC3 o ad un altro RA3.

La relazione ha una validità di cinque anni e pertanto scade al più tardi il

A nome e per conto di [nome dell'RA3] dichiaro quanto segue:

- a) [nome dell'RA3] accetterà che vengano eseguite le opportune azioni supplementari (follow-up) al fine di monitorare gli standard confermati dalla relazione;
- b) gli eventuali cambiamenti delle attività di [nome dell'RA3] che non richiedano una riconvalida completa, saranno riportati nella relazione originale, aggiungendo le nuove informazioni in modo tale che le informazioni precedenti continuino a essere leggibili. Ciò potrebbe riguardare i seguenti cambiamenti:
 - 1) la responsabilità generale in materia di sicurezza è attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.8 dell'appendice 6-C2 del regolamento (UE) n. 185/2010;
 - 2) eventuali altri cambiamenti alle infrastrutture o procedure che possano avere un impatto significativo sulla sicurezza;
- c) [nome dell'RA3] si impegna ad informare l'ACC3 e gli RA3 cui consegna merce/posta aerea messa in sicurezza, qualora [nome dell'RA3] cessi l'attività commerciale, non tratti più merce/posta aerea o non possa più soddisfare i requisiti convalidati nella presente relazione;
- d) [nome dell'RA3] si impegna a mantenere il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella checklist e, se del caso, ad adottare e applicare le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come RA3 qualora gli standard di sicurezza siano stati identificati come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome dell'RA3].

A nome e per conto di [nome dell'RA3] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

APPENDICE 6-H3

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — MITTENTE CONOSCIUTO DI PAESE TERZO CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE UE (KC3)

A nome e per conto di [nome del KC3] prendo atto di quanto segue:

la presente relazione stabilisce il livello di sicurezza applicato al trasporto aereo di merci con destinazione UE/SEE (*) in relazione alle norme di sicurezza elencate nella checklist o cui si fa riferimento nella stessa (**).

[nome del KC3] può essere designato "mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE" (KC3) solo se ha ottenuto la convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE con valutazione "POSITIVA" di un validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE elencato nella banca dati UE relativa agli agenti regolamentati e ai mittenti conosciuti.

Se la relazione indica una non conformità delle misure di sicurezza cui fa riferimento, a [nome del KC3] può essere revocata la designazione come KC3 già ottenuta per il luogo in questione, il che impedirà a [nome del KC3] di consegnare merce/posta aerea messa in sicurezza e con destinazione UE/SEE ad un ACC3 o ad un agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (RA3).

La relazione ha una validità di cinque anni e pertanto scade al più tardi il

A nome e per conto di [nome del KC3] dichiaro quanto segue:

- a) [nome del KC3] accetterà che vengano eseguite le opportune azioni supplementari (follow-up) al fine di monitorare gli standard confermati dalla relazione;
- b) gli eventuali cambiamenti delle attività di [nome del KC3] che non richiedano una riconvalida completa, saranno riportati nella relazione originale, aggiungendo le nuove informazioni in modo tale che le informazioni precedenti continuino a essere leggibili. Ciò potrebbe riguardare i seguenti cambiamenti:
 - 1) la responsabilità generale in materia di sicurezza è attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.9 dell'appendice 6-C4 del regolamento (UE) n. 185/2010;
 - 2) eventuali altri cambiamenti alle infrastrutture o procedure che possano avere un impatto significativo sulla sicurezza;



- c) [nome del KC3] si impegna ad informare l'ACC3 e gli RA3 cui consegna merce/posta aerea messa in sicurezza, qualora [nome del KC3] cessi l'attività commerciale, non tratti più merce/posta aerea o non possa più soddisfare i requisiti convalidati nella presente relazione;
- d) [nome del KC3] si impegna a mantenere il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella checklist e, se del caso, ad adottare e applicare le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come KC3 qualora gli standard di sicurezza siano stati identificati come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome del KC3].

A nome e per conto di [nome del KC3] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

(*) Aeroporti situati in: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Repubblica ceca, Regno Unito, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia e Ungheria, come pure in Islanda, Norvegia e Svizzera.

(**) Regolamento (UE) n. 185/2010 modificato dai regolamenti di esecuzione (UE) n. 859/2011 e (UE) n. 1082/2012.»



REGOLAMENTO (UE) N. 655/2013 DELLA COMMISSIONE

del 10 luglio 2013

che stabilisce criteri comuni per la giustificazione delle dichiarazioni utilizzate in relazione ai prodotti cosmetici

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

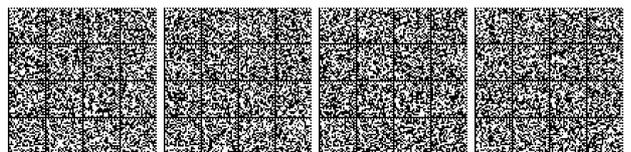
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, sui prodotti cosmetici ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 20, paragrafo 2, secondo comma,

considerando quanto segue:

- (1) Gli utilizzatori finali di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera f), del regolamento (CE) n. 1223/2009 si trovano di fronte a una grande varietà di dichiarazioni concernenti la funzione, il contenuto e gli effetti dei prodotti cosmetici. Dato che questi prodotti hanno un ruolo rilevante nella vita degli utilizzatori finali, è importante garantire che le informazioni fornite con queste dichiarazioni siano utili, comprensibili e affidabili e consentano loro di prendere decisioni informate e di scegliere i prodotti più adatti alle proprie esigenze e aspettative.
- (2) Le dichiarazioni relative ai prodotti cosmetici servono principalmente a informare gli utilizzatori finali sulle caratteristiche e sulle qualità dei prodotti. Esse sono essenziali per distinguere i prodotti e contribuiscono a stimolare l'innovazione e a promuovere la concorrenza.
- (3) È opportuno stabilire criteri comuni a livello dell'Unione per giustificare l'utilizzo di una dichiarazione relativa a un prodotto cosmetico. L'obiettivo principale dell'adozione di criteri comuni è garantire un livello elevato di tutela degli utilizzatori finali, in particolare dalle dichiarazioni ingannevoli sui prodotti cosmetici. Un approccio comune a livello dell'UE garantirà anche una maggiore convergenza tra le azioni delle autorità competenti degli Stati membri ed eviterà distorsioni nel mercato interno. Tale approccio migliorerà inoltre la cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori, di cui al regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori («regolamento sulla cooperazione per la tutela dei consumatori») ⁽²⁾.

- (4) L'articolo 20 del regolamento (CE) n. 1223/2009 si applica ai prodotti che rientrano nella definizione di prodotto cosmetico figurante nell'articolo 2 di tale regolamento. I criteri comuni si applicano solo se è stato accertato che il prodotto in questione è effettivamente un prodotto cosmetico. Spetta alle autorità nazionali competenti e ai tribunali nazionali decidere caso per caso quale quadro normativo debba essere applicato.
- (5) I criteri comuni si applicano fatte salve la direttiva 2005/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori nel mercato interno che modifica la direttiva 84/450/CEE del Consiglio e le direttive 97/7/CE, 98/27/CE e 2002/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché il regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio («direttiva sulle pratiche commerciali sleali») ⁽³⁾, la direttiva 2006/114/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, concernente la pubblicità ingannevole e comparativa ⁽⁴⁾ e altre norme pertinenti dell'Unione.
- (6) Occorre adottare un approccio flessibile nella comunicazione dei messaggi agli utilizzatori finali, in modo da tener conto della diversità sociale, linguistica e culturale dell'Unione e preservare l'innovazione e la competitività dell'industria europea. Tale approccio è coerente con i principi enunciati dalla Corte di giustizia, che ha sottolineato in varie occasioni che per determinare se una dichiarazione possa indurre in errore il consumatore, è necessario prendere in considerazione le aspettative del consumatore, tenendo conto del contesto specifico e delle circostanze in cui è fornita una dichiarazione, compresi i fattori sociali, culturali e linguistici ⁽⁵⁾.
- (7) Pur assicurando il rispetto degli stessi principi in tutta l'Unione, i criteri comuni non intendono definire e specificare le diciture che possono essere utilizzate per le dichiarazioni relative ai prodotti cosmetici.
- (8) Al fine di garantire che i criteri comuni per le dichiarazioni relative ai cosmetici si applichino dalla stessa data del regolamento (CE) n. 1223/2009, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore l'11 luglio 2013.

⁽¹⁾ GU L 342 del 22.12.2009, pag. 59.⁽²⁾ GU L 364 del 9.12.2004, pag. 1.⁽³⁾ GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 22.⁽⁴⁾ GU L 376 del 27.12.2006, pag. 21.⁽⁵⁾ Cfr. causa C-220/98, Estée Lauder Cosmetics contro Lancaster [2000] Racc. I-00117, punto 29.

- (9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente dei prodotti cosmetici,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il presente regolamento si applica alle dichiarazioni sotto forma di testi, denominazioni, marchi, immagini o altri segni, figurativi o meno, che attribuiscono esplicitamente o implicitamente caratteristiche o funzioni ai prodotti in sede di etichettatura, di messa a disposizione sul mercato e di pubblicità dei prodotti cosmetici. Esso si applica a tutte le dichiarazioni, indipendentemente dal mezzo o tipo di strumento di commercializzazione utilizzato, dalle funzioni attribuite al prodotto e dal pubblico destinatario.

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

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2013

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

Articolo 2

La persona responsabile di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1223/2009 garantisce che la dicitura della dichiarazione relativa ai prodotti cosmetici sia conforme ai criteri comuni stabiliti nell'allegato I e coerente con i documenti che dimostrano gli effetti attribuiti al prodotto cosmetico nella documentazione informativa sul prodotto di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1223/2009.

Articolo 3

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

Esso si applica a decorrere dall'11 luglio 2013.



ALLEGATO I

CRITERI COMUNI

1. Conformità alle norme

- 1) Non sono ammesse le dichiarazioni che indicano che il prodotto è stato autorizzato o approvato da un'autorità competente all'interno dell'Unione.
- 2) Una dichiarazione è considerata accettabile in base al modo in cui il prodotto cosmetico viene percepito dall'utilizzatore finale medio, normalmente informato e ragionevolmente attento ed avveduto, tenendo conto dei fattori sociali, culturali e linguistici del mercato in questione.
- 3) Non sono consentite le dichiarazioni che suscitano l'impressione che un prodotto abbia uno specifico beneficio, se tale beneficio consiste nel semplice rispetto dei requisiti minimi di legge.

2. Veridicità

- 1) Se si dichiara che un prodotto contiene uno specifico ingrediente, tale ingrediente deve essere effettivamente presente.
- 2) Le dichiarazioni sugli ingredienti che fanno riferimento alle proprietà di uno specifico ingrediente non possono attribuire le stesse proprietà al prodotto finito se questo non le possiede.
- 3) I messaggi commerciali non devono suscitare l'impressione che i pareri espressi siano dichiarazioni verificate, a meno che non siano sostenuti da prove verificabili.

3. Supporto probatorio

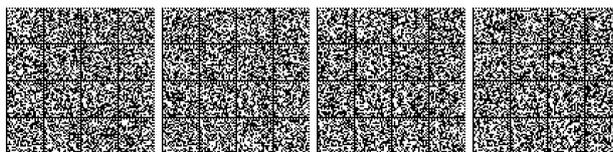
- 1) Le dichiarazioni relative ai prodotti cosmetici, sia esplicite che implicite, devono essere sostenute da prove adeguate e verificabili, indipendentemente dal tipo di supporto probatorio utilizzato per comprovarle, comprese eventualmente anche valutazioni di esperti.
- 2) Le prove a sostegno delle dichiarazioni devono tenere conto di prassi all'avanguardia.
- 3) Se come elementi di prova si utilizzano studi, questi devono essere pertinenti al prodotto e ai benefici attribuitigli, seguire metodologie ben concepite e applicate correttamente (valide, affidabili e riproducibili) e rispettare considerazioni di ordine etico.
- 4) Le prove o le convalide devono essere di un livello coerente con il tipo di dichiarazione presentato, in particolare in caso di dichiarazioni per cui la mancanza di efficacia può causare un problema di sicurezza.
- 5) Per le affermazioni chiaramente esagerate che non vanno prese alla lettera dall'utilizzatore finale medio (iperboli) o per le affermazioni di tipo astratto non sono richieste prove.
- 6) Una dichiarazione che estrapola (esplicitamente o implicitamente) le proprietà di un ingrediente attribuendole al prodotto finito deve essere corroborata da prove adeguate e verificabili, che dimostrino ad esempio la presenza dell'ingrediente a una concentrazione efficace.
- 7) La valutazione dell'accettabilità di una dichiarazione si deve basare sul valore probante di tutti gli studi, i dati e le informazioni disponibili, a seconda della natura della dichiarazione e delle conoscenze generali prevalenti degli utilizzatori finali.

4. Onestà

- 1) La presentazione delle prestazioni di un prodotto non deve andare al di là delle prove a sostegno disponibili.
- 2) Le dichiarazioni non devono attribuire al prodotto in questione caratteristiche specifiche (cioè uniche) se prodotti simili possiedono le stesse caratteristiche.
- 3) Se l'azione di un prodotto è legata a condizioni specifiche, come l'utilizzo in combinazione con altri prodotti, ciò va indicato chiaramente.

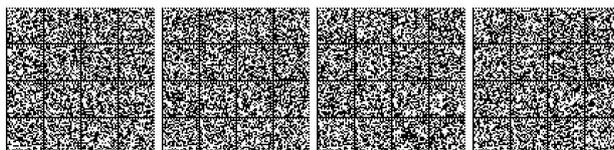
5. Correttezza

- 1) Le dichiarazioni relative ai cosmetici devono essere obiettive e non denigrare i prodotti della concorrenza, né denigrare ingredienti legalmente utilizzati.
- 2) Le dichiarazioni relative ai prodotti cosmetici non devono creare confusione con il prodotto di un concorrente.



6. Decisioni informate

- 1) Le dichiarazioni devono essere chiare e comprensibili all'utilizzatore finale medio.
 - 2) Le dichiarazioni sono parte integrante dei prodotti e devono contenere informazioni che consentano all'utilizzatore finale medio di compiere una scelta informata.
 - 3) I messaggi commerciali devono tener conto della capacità di comprensione dei messaggi da parte del pubblico destinatario (popolazione degli Stati membri interessati o segmenti della popolazione, per esempio utilizzatori finali di età e sesso diversi). I messaggi commerciali devono essere chiari, precisi, pertinenti e comprensibili al pubblico destinatario.
-



REGOLAMENTO (UE) N. 656/2013 DELLA COMMISSIONE

del 10 luglio 2013

che istituisce misure transitorie relative al modello di passaporto rilasciato in Croazia per cani, gatti e furetti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato di adesione della Croazia, in particolare l'articolo 3, paragrafo 4,

visto l'atto di adesione della Croazia, in particolare l'articolo 42,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 998/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativo alle condizioni di polizia sanitaria applicabili ai movimenti a carattere non commerciale di animali da compagnia e che modifica la direttiva 92/65/CEE⁽¹⁾ si applica, tra l'altro, ai movimenti negli Stati membri degli animali da compagnia delle specie elencate nel suo allegato I in provenienza dai paesi terzi. I cani e i gatti figurano nella parte A e i furetti nella parte B di detto allegato.
- (2) La sezione 2 della parte B dell'allegato II del regolamento (CE) n. 998/2003 contiene un elenco dei paesi e territori, compresa la Croazia, che applicano ai movimenti a carattere non commerciale di tali animali da compagnia norme almeno equivalenti a quelle di cui al regolamento stesso.
- (3) Di conseguenza, gatti, cani e furetti in provenienza da tali paesi e territori e introdotti negli Stati membri possono essere accompagnati da un passaporto conforme al modello figurante nell'allegato I della decisione 2003/803/CE della Commissione, del 26 novembre 2003, che stabilisce un modello di passaporto per i movimenti intracomunitari di cani, gatti e furetti⁽²⁾ e ai requisiti supplementari di cui all'allegato II di tale decisione, alla cui copertina siano stati apportati i necessari adattamenti.
- (4) A decorrere dalla data di adesione della Croazia, i movimenti di cani, gatti e furetti in provenienza dalla Croazia verso un altro Stato membro saranno autorizzati solo se accompagnati da un passaporto conforme al modello figurante nell'allegato I della decisione 2003/803/CE e ai requisiti supplementari di cui all'allegato II di tale decisione.
- (5) Tuttavia, è possibile che, dopo l'adesione della Croazia, esistano ancora passaporti in bianco stampati dalle auto-

rità croate competenti o passaporti distribuiti ai veterinari autorizzati della Croazia prima di tale data, ma non ancora rilasciati.

- (6) È inoltre opportuno che i passaporti rilasciati prima della data di adesione continuino ad essere accettati, a determinate condizioni, per un periodo transitorio di tre anni, onde limitare l'onere amministrativo e finanziario per i proprietari di animali da compagnia.
- (7) Pertanto, al fine di facilitare la transizione dal sistema esistente a quello che entrerà in vigore a decorrere dalla data di adesione della Croazia, è opportuno stabilire misure transitorie relative ai movimenti degli animali da compagnia in provenienza dalla Croazia verso altri Stati membri.
- (8) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali e ad esse non si sono opposti né il Parlamento europeo né il Consiglio,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

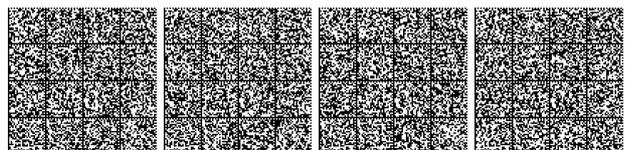
Gli Stati membri autorizzano sui loro territori i movimenti in provenienza dalla Croazia degli animali da compagnia delle specie elencate nell'allegato I, parti A e B, del regolamento (CE) n. 998/2003, se muniti di un passaporto rilasciato entro il 30 giugno 2014 da un veterinario abilitato in Croazia e conforme ai seguenti requisiti:

- a) è redatto secondo il modello di cui all'allegato I della decisione 2003/803/CE e i requisiti supplementari di cui alle lettere A, B, punti 2 a) e 2 c), e C dell'allegato II di detta decisione e
- b) reca, in deroga all'allegato II, lettera B, punti 1 e 2 b), della decisione 2003/803/CE, l'emblema croato stampato nel quarto superiore della copertina, al di sopra dell'iscrizione «Republika Hrvatska» su sfondo blu (PANTONE REFLEX BLUE).

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore subordinatamente e contemporaneamente all'entrata in vigore del trattato di adesione della Croazia.

Esso si applica fino al 30 giugno 2016.

⁽¹⁾ GU L 146 del 13.6.2003, pag. 1.⁽²⁾ GU L 312 del 27.11.2003, pag. 1.

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

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2013

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 657/2013 DELLA COMMISSIONE

del 10 luglio 2013

che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 della Commissione che stabilisce norme sulla spaziatura dei canali di comunicazione vocale nel cielo unico europeo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità») ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 5,visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») ⁽²⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 della Commissione ⁽³⁾, prevede l'introduzione coordinata delle comunicazioni vocali bordo-terra basate su una riduzione della spaziatura dei canali a 8,33 kHz, con l'obiettivo di aumentare il numero di frequenze disponibili per comunicazioni vocali bordo-terra e che consentono un aumento del numero di settori di spazio aereo e le relative capacità di controllo del traffico aereo.
- (2) L'articolo 6, paragrafo 3) del regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 intende imporre un obiettivo agli Stati membri elencati nell'allegato I, qualora il numero di nuove conversioni alla canalizzazione a 8,33 kHz equivalga ad almeno il 25 % del numero totale delle assegnazioni di frequenze con canalizzazione a 25 kHz assegnate a tutti i centri di controllo d'area nello Stato membro. Tuttavia, l'attuale testo pubblicato dell'articolo 6, paragrafo 3, potrebbe essere interpretato come un obbligo meno ambizioso, che potrebbe in effetti ridurre in maniera significativa la funzione di generare ulteriori frequenze, per gli Stati membri che hanno più di un centro di controllo di area.

(3) Scopo della modifica è chiarire l'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 e pertanto la data di applicazione di tale atto prevista in origine deve restare immutata.

(4) Occorre dunque modificare in tal senso il regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 della Commissione.

(5) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 è sostituito dal seguente:

«3. Gli Stati membri elencati nell'allegato I attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2014, un numero di nuove conversioni alla canalizzazione a 8,33 kHz pari almeno al 25 % del numero totale di assegnazioni di frequenze con canalizzazione a 25 kHz riportate nel registro centrale e destinate a centri di controllo d'area (di seguito "ACC") situati nel loro territorio. Tali conversioni non si limitano alle assegnazioni di frequenze agli ACC e non includono le assegnazioni di frequenze per le comunicazioni di controllo operativo.»

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 7 dicembre 2012.

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

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2013

Per la Commissione

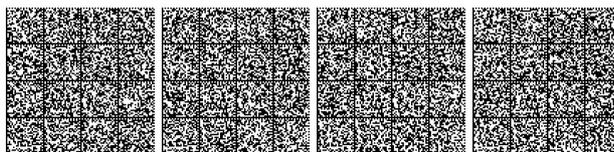
Il presidente

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

⁽²⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 320 del 17.11.2012, pag. 14.



REGOLAMENTO (UE) N. 658/2013 DELLA COMMISSIONE

del 10 luglio 2013

che modifica gli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui prodotti cosmetici

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, sui prodotti cosmetici ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 31, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1223/2009, che sostituisce la direttiva 76/768/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai prodotti cosmetici ⁽²⁾, si applicherà a partire dall'11 luglio 2013.
- (2) Gli allegati II e III della direttiva 76/768/CEE sono stati modificati dalla direttiva di esecuzione 2012/21/UE della Commissione ⁽³⁾ dopo l'adozione del regolamento, mediante l'inclusione di una sostanza di tintura per capelli nell'allegato II, di 26 sostanze di tintura per capelli nell'allegato III, parte prima, nonché la modifica della concentrazione massima autorizzata nel prodotto cosmetico finito per due sostanze di tintura per capelli nell'allegato III, parte prima. È opportuno che tali modifiche si riflettano nel regolamento (CE) n. 1223/2009.

(3) Conformemente alla direttiva di esecuzione 2012/21/UE, gli Stati membri applicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative adottate per conformarsi a tale direttiva a decorrere dal 1° settembre 2013. Il presente regolamento deve pertanto essere applicato a decorrere da tale data.

(4) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1223/2009.

(5) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente dei prodotti cosmetici,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Gli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1223/2009 sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

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

Esso si applica a decorrere dal 1° settembre 2013.

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

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2013

Per la Commissione

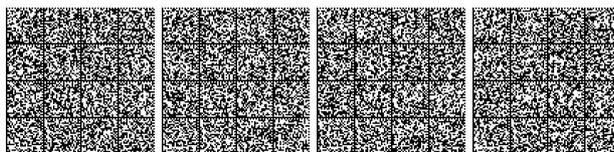
Il presidente

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ GU L 342 del 22.12.2009, pag. 59.

⁽²⁾ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 169.

⁽³⁾ GU L 208 del 3.8.2012, pag. 8.



ALLEGATO

Gli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1223/2009 sono così modificati:

1) nell'allegato II è aggiunta la seguente voce:

Numero d'ordine	Identificazione della sostanza		
	Denominazione chimica/INN	Numero CAS	Numero CE
«1373	N-(2-Nitro-4-amminofenil)-allilammina (HC Red No. 16) e suoi sali	160219-76-1;	

2) l'allegato III è così modificato:

a) sono aggiunte le seguenti voci con i numeri d'ordine da 198 a 200:

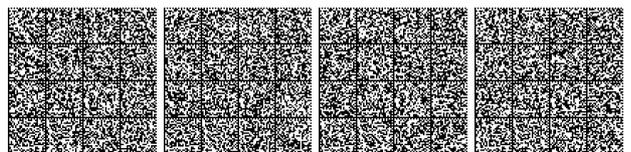
Numero d'ordine	Identificazione della sostanza				Restrizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/INN	Denominazione comune nel glossario degli ingredienti	Numero CAS	Numero CE	Concentrazione massima nei preparati pronti per l'uso	Altre		
«198	Solfato di 2,2'-[[4-amminofenil]immino] bis(etanolo)	N,N-bis(2-Hydroxyethyl)-p-Phenylenediamine Sulfate	54381-16-7	259-134-5		Coloranti di ossidazione per tinture per capelli	Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare il 2,5 % (calcolata come solfato)	Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione "⚠ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche. Si prega di leggere e di seguire le istruzioni. Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni. I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia. Non tingere i capelli: — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero."



Numero d'ordine	Identificazione della sostanza				Restrizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/INN	Denominazione comune nel glossario degli ingredienti	Numero CAS	Numero CE	Tipo di prodotto, parti del corpo	Concentrazione massima nei preparati pronti per l'uso	Altre	
199	4-cloro-1,3-benzendioolo	4-Chlororesorcinol	95-88-5	202-462-0	Coloranti di ossidazione per tinture per capelli		Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare il 2,5 %	Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione <p>⚠ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.
200	Solfato di 2,4,5,6-tetraamminopirimidina	Tetraaminopirimidine Sulfate	5392-28-9	226-393-0	a) Coloranti di ossidazione per tinture per capelli b) Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	b) 3,4 % (calcolata come solfato)	a) Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare il 3,4 % (calcolata come solfato)	a) Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione <p>⚠ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato,



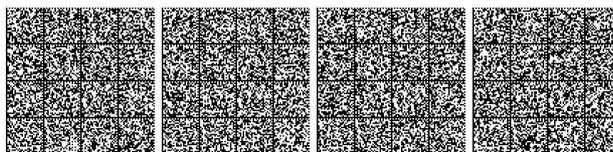
Numero d'ordine	Identificazione della sostanza				Restrizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/INN	Denominazione comune nel glossario degli ingredienti	Numero CAS	Numero CE	Tipo di prodotto, parti del corpo	Concentrazione massima nei preparati pronti per l'uso	Altre	
								<p>— se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli,</p> <p>— se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero. »;</p>
b) sono aggiunte le seguenti voci con i numeri d'ordine da 206 a 214:								
206	Solfato di 3-(2-idrossietil)-p-fenilendiammonio	Hydroxyethyl-p-Phenylenediamine Sulfate	93841-25-9	298-995-1	Coloranti di ossidazione per tinture per capelli		Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare il 2,0 % (calcolata come solfato)	<p>Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione</p> <p>“Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <p>— in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato,</p> <p>— se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli,</p> <p>— se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.”</p>
207	1H-indol-5,6-diolo	Dihydroxyindole	3131-52-0	412-130-9	a) Coloranti di ossidazione per tinture per capelli		a) Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare lo 0,5 %	<p>a) Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione</p> <p>Per a) e b):</p> <p>“Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p>



210	1H-indol-2,3-dione	Isatin	91-56-5	202-077-8	Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	1,6 %	<p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.” <p>“Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.”
211	2-amminopiridin-3-olo	2-Amino-3-Hydroxypyridine	16867-03-1	240-886-8	Coloranti di ossidazione per tinture per capelli	Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare l'1,0 %	<p>Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione</p> <p>“Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p>



212	Acetato di 2-metil-1-naftile	1-Acetoxy-2-Methylnaphthalene	5697-02-9	454-690-7	Coloranti di ossidazione per tinture per capelli	Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare il 2,0 % (quando in una formulazione di tintura per capelli sono presenti sia il 2-Methyl-1-Naphthol sia l'1-Acetoxy-2-Methylnaphthalene, la concentrazione massima di 2-Methyl-1-Naphthol sulla testa non deve superare il 2,0 %.)	<p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.” <p>Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione</p> <p>“Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.”
213	1-idrossi-2-metilnaphthalene	2-Methyl-1-Naphthol	7469-77-4	231-265-2	Coloranti di ossidazione per tinture per capelli	Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare il 2,0 % (quando in una formulazione di tintura per capelli sono presenti sia il 2-Methyl-1-Naphthol sia l'1-Acetoxy-2-Methylnaphthalene, la concentrazione massima di 2-Methyl-1-Naphthol sulla testa non deve superare il 2,0 %.)	<p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.” <p>Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione</p> <p>“Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p>



214	5,7-dinitro-8-ossido-2-naftalenesolfonato di sodio (CI 10316)	Acid Yellow 1	846-70-8	212-690-2	<p>a) Coloranti di ossidazione per tinture per capelli</p> <p>b) Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli</p>	<p>a) Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare l'1,0 %</p> <p>b) 0,2 %</p>	<p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.” <p>a) Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione</p> <p>Per a) e b):</p> <p>“ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.”
-----	---	---------------	----------	-----------	---	---	---

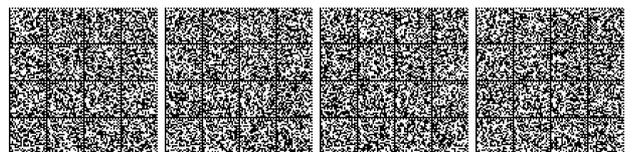


c) la voce con il numero d'ordine 240 è sostituita dalla seguente:

*240	4-nitro-1,2-fenilendiammina	4-Nitro-o-Phtenylenediamine	99-56-9	202-766-3	Coloranti di ossidazione per tinture per capelli	Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare lo 0,5 %	Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione "Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche. Si prega di leggere e di seguire le istruzioni. Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni. I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia. Non tingere i capelli: — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero." ;
------	-----------------------------	-----------------------------	---------	-----------	--	--	---

d) la voce con il numero d'ordine 251 è sostituita dalla seguente:

*251	2-(4-ammino-3-nitroamino)etanolo	HC Red No. 7	24905-87-1	246-521-9	Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	1,0 %	— Non impiegare con agenti nitrosanti — Tenore massimo di nitrosamine: 50 µg/kg — Conservare in recipienti esenti da nitriti	“Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche. Si prega di leggere e di seguire le istruzioni. Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni. I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia. Non tingere i capelli: — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.” ;
------	----------------------------------	--------------	------------	-----------	--	-------	--	--

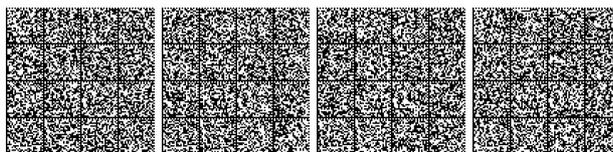


e) la voce con il numero d'ordine 253 è sostituita dalla seguente:

«253	2-[bis(2-idrossietil)ammino]-5-nitrofenolo	HC Yellow No. 4	59820-43-8	428-840-7	Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	1,5 %	— Non impiegare con agenti nitrosanti — Tenore massimo di nitrosamine: 50 µg/kg — Conservare in recipienti esenti da nitriti*;
------	--	-----------------	------------	-----------	--	-------	--

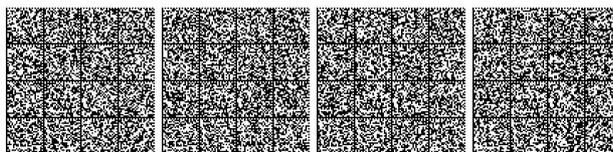
f) le voci con i numeri d'ordine 255 e 256 sono sostituite dalle seguenti:

«255	2-[(2-nitrofenil)ammino] etanolo	HC Yellow No. 2	4926-55-0	225-555-8	a) Coloranti di ossidazione per tinture per capelli b) Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	a) Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare lo 0,75 % b) 1,0 %	a) Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione « Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche. Si prega di leggere e di seguire le istruzioni. Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni. I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia. Non tingere i capelli: — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.»
256	4-[(2-nitrofenil)ammino] fenolo	HC Orange No. 1	54381-08-7	259-132-4	Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	1,0 %*;	



g) sono aggiunte le seguenti voci con i numeri d'ordine da 258 a 264:

258	2-nitro-N1-fenilbenzen-1,4-diammina	HC Red No. 1	2784-89-6	220-494-3	Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	1,0 %	<p>“Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all' henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.”
259	Cloridrato di 1-metossi-3-(β -amminoeetil)ammino-4-nitrobenzene	HC Yellow No. 9	86419-69-4	415-480-1	Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	0,5 % (calcolata come cloridrato)	<ul style="list-style-type: none"> — Non impiegare con agenti nitrosanti — Tenore massimo di nitrosamine: 50 $\mu\text{g}/\text{kg}$ — Conservare in recipienti esenti da nitriti
260	1-(4-amminofenilazo)-2-metil-4-(bis-2-idrossietil) amminobenzeno	HC Yellow No. 7	104226-21-3	146-420-6	Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	0,25 %	
261	N-(2-idrossietil)-2-nitro-4-trifluorometil-anilina	HC Yellow No. 13	10442-83-8	443-760-2	<p>a) Coloranti di ossidazione per tinture per capelli</p> <p>b) Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli</p>	<p>a) 2,5 %</p> <p>b) 2,5 %</p>	<p>a) Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione</p> <p>“Δ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all' henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Per a) e b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Non impiegare con agenti nitrosanti — Tenore massimo di nitrosamine: 50 $\mu\text{g}/\text{kg}$ — Conservare in recipienti esenti da nitriti



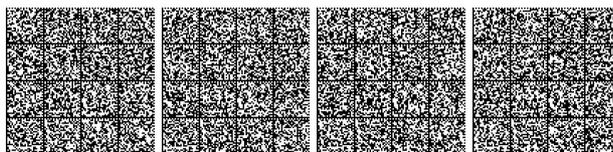
									Non tingere i capelli: — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.”
262	Cloruro di 3-[(4,5-diidro-3-metil-5-ossotetra-1H-pirazol-4-il)azo]-N,N,N-trimetilbenzenamminio	Basic Yellow 57	68391-31-1	269-943-5	Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	2,0 %			
263	2,2'-[[4-[(4-amminofenil)azo]fenil]immino]bis-etanolo	Disperse Black 9	20721-50-0	243-987-5	Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	0,3 % (di una miscela 1:1 di 2,2'-[[4-(4-amminofenil)azo]fenilimmino]dietanolo e lignosolfato)			
264	1,4-bis[(2,3-diidrossipropil)amminio]-9,10-antracenedione	HC Blue No.14	99788-75-7	421-470-7	Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	0,3 %			— Non impiegare agenti nitrosanti — Tenore massimo di nitrosamine: 50 µg/kg — Conservare in recipienti esenti da nitriti;

h) le voci con i numeri d'ordine 16, 22, 221, 250 sono sostituite dalle seguenti:

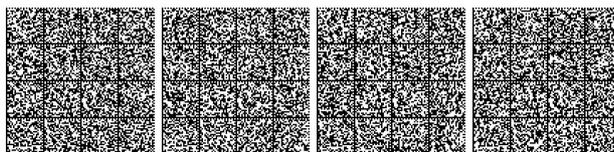
Numero d'ordine	Identificazione della sostanza				Restrizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/INN	Denominazione comune nel glossario degli ingredienti	Numero CAS	Numero CE	Tipo di prodotto, parti del corpo	Concentrazione massima nei preparati pronti per l'uso	Altre	
«16	1-naftolo	1-Naphthol	90-15-3	201-969-4	Coloranti di ossidazione per tinture per capelli		Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare il 2,0 %	Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione



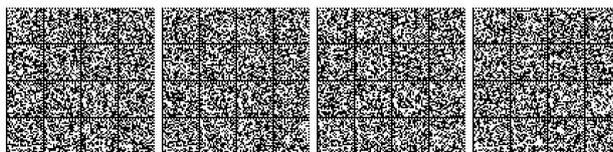
Numero d'ordine	Identificazione della sostanza				Restrizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/INN	Denominazione comune nel glossario degli ingredienti	Numero CAS	Numero CE	Tipo di prodotto, parti del corpo	Concentrazione massima nei preparati pronti per l'uso	Altre	
22	Resorcina (1,3-benzendiolo)	Resorcinol	108-46-3	203-585-2	a) Coloranti di ossidazione per tinture per capelli b) Lozioni per i capelli e preparati per lavare i capelli (shampoo)	b) 0,5 %	a) 1. Uso generale 2. Uso professionale Per 1 e 2: Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare l'1,25 %	<p>“⚠ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.” <p>a) 1. Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione “⚠ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p> <p>Non tingere i capelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato,



Nu- mero d'ordi- ne	Identificazione della sostanza				Restrizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/ INN	Denominazione co- mune nel glossario degli ingredienti	Numero CAS	Numero CE	Tipo di prodotto, parti del corpo	Concentrazione massima nei pre- parati pronti per l'uso	Altre	
								<p>— se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli,</p> <p>— se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.</p> <p>Contiene resorcina.</p> <p>Sciacquare bene i capelli dopo l'applicazione.</p> <p>Se il prodotto viene a contatto con gli occhi, sciacquarli immediatamente.</p> <p>Da non usare per tingere ciglia e sopracciglia."</p> <p>2. Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione</p> <p>"Solo per uso professionale.</p> <p>Contiene resorcina.</p> <p>Se il prodotto viene a contatto con gli occhi, sciacquarli immediatamente.</p> <p>⚠ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche.</p> <p>Si prega di leggere e di seguire le istruzioni.</p> <p>Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni.</p> <p>I tatuaggi temporanei all' henné nero possono aumentare il rischio di allergia.</p>



Numero d'ordine	Identificazione della sostanza				Restrizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/ INN	Denominazione comune nel glossario degli ingredienti	Numero CAS	Numero CE	Tipo di prodotto, parti del corpo	Concentrazione massima nei preparati pronti per l'uso	Altre	
221	2-(4-metil-2-nitroanilino)etanolo	Hydroxyethyl-2-Nitro-p-Toluidine	100418-33-5	408-090-7	a) Coloranti di ossidazione per tinture per capelli b) Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	a) 1,0 % b) 1,0 %	a) Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare l'1,0 % Per a) e b): — Non impiegare con agenti nitrosanti — Tenore massimo di nitrosamine: 50 µg/kg — Conservare in recipienti esenti da nitriti	Non tingere i capelli: — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.” b) Contiene resorcina. a) Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione “⚠ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche. Si prega di leggere e di seguire le istruzioni. Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni. I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia. Non tingere i capelli: — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.”



Numero d'ordine	Identificazione della sostanza				Restrizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/INN	Denominazione comune nel glossario degli ingredienti	Numero CAS	Numero CE	Tipo di prodotto, parti del corpo	Concentrazione massima nei preparati pronti per l'uso	Altre	
250	1-ammino-2-nitro-4-(2,3'-diidrossipropil)ammino-5-clorobenzene + 1,4-bis-(2,3'-diidrossipropil)ammino-2-nitro-5-clorobenzene	HC Red No. 10 + HC Red No. 11	95576-89-9 + 95576-92-4		a) Coloranti di ossidazione per tinture per capelli b) Coloranti non di ossidazione per tinture per capelli	b) 2,0 %	a) Dopo miscelazione in condizioni di ossidazione, la concentrazione massima applicata sui capelli non deve superare l'1,0 % Per a) e b): — Non impiegare con agenti nitrosanti — Tenore massimo di nitrosamine: 50 µg/kg — Conservare in recipienti esenti da nitriti	a) Da stampare sull'etichetta: rapporto di miscelazione *⚠ I coloranti per capelli possono causare gravi reazioni allergiche. Si prega di leggere e di seguire le istruzioni. Questo prodotto non è destinato a essere usato su persone di età inferiore a 16 anni. I tatuaggi temporanei all'henné nero possono aumentare il rischio di allergia. Non tingere i capelli: — in presenza di eruzione cutanea sul viso o se il cuoio capelluto è sensibile, irritato o danneggiato, — se si sono avute reazioni dopo aver tinto i capelli, — se in passato si sono avute reazioni dopo un tatuaggio temporaneo con henné nero.*



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 659/2013 DELLA COMMISSIONE

del 10 luglio 2013

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006⁽³⁾, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione, di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea ("AESA") hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei in questione, direttamente o per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituiscono la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile⁽⁴⁾.
- (5) Il comitato per la sicurezza aerea è stato aggiornato dalla Commissione in merito alle consultazioni congiunte in corso, avviate nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del suo regolamento di esecuzione

(CE) n. 473/2006, con le autorità competenti e i vettori aerei dei seguenti Stati: Curaçao e Sint Maarten, Repubblica di Guinea, India, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Mozambico e Nepal. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ricevuto aggiornamenti della Commissione in merito a consultazioni tecniche con la Federazione russa e concernenti il monitoraggio di Bolivia, Tagikistan e Turkmenistan.

- (6) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'AESA in merito ai risultati dell'analisi delle relazioni degli audit effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile ("ICAO") nell'ambito dell'*Universal Safety Oversight Audit Programme* ("USOAP") dell'ICAO. Gli Stati membri sono stati invitati a dare priorità alle ispezioni a terra dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata presso Stati per i quali l'ICAO ha rilevato "criticità significative in materia di sicurezza" (*Significant Safety Concerns* ("SSC")) o per i quali l'AESA ha concluso che sussistono gravi carenze nel sistema di sorveglianza in materia di sicurezza. Oltre alle consultazioni avviate dalla Commissione ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005, la fissazione di priorità nelle ispezioni a terra consentirà di acquisire ulteriori informazioni in merito alle prestazioni in materia di sicurezza relative ai vettori aerei titolari di una licenza rilasciata nei suddetti Stati.
- (7) Il Comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'AESA in merito ai risultati dell'analisi delle ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma *Safety Assessment of Foreign Aircraft* (SAFA), a norma del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁵⁾.
- (8) Il comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'AESA relative ai progetti di assistenza tecnica realizzati negli Stati interessati da misure o monitoraggio di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005. Esso è stato informato in merito ai programmi e richieste di ulteriore assistenza tecnica e cooperazione per migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile al fine di contribuire a correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali in vigore. Gli Stati membri sono stati anche invitati a rispondere a queste richieste su base bilaterale in coordinamento con la Commissione e l'AESA. In questa occasione la Commissione ha sottolineato l'utilità di fornire informazioni alla comunità internazionale dell'aviazione, in particolare attraverso la banca dati SCAN dell'ICAO, in merito all'assistenza tecnica fornita dall'Unione e dai suoi Stati membri per migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.

⁽¹⁾ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.⁽²⁾ GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76.⁽³⁾ GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.⁽⁴⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.⁽⁵⁾ GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1.

Vettori aerei dell'Unione europea

- (9) In seguito all'analisi svolta dall'AESA delle informazioni emerse dai controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei dell'Unione o da ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'AESA nonché da ispezioni e audit specifici effettuati dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di applicazione delle norme e ne hanno informato in merito la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. Il 1° dicembre 2012 la Grecia ha revocato il certificato di operatore aereo (COA) di Sky Wings e il 10 aprile 2013 la Spagna ha revocato il COA di Mint Lineas Aereas.
- (10) Inoltre la Svezia ha richiamato l'attenzione del comitato sulle criticità constatate su un vettore aereo, AS Avies certificato in Estonia, che ha avuto due gravi inconvenienti in Svezia nel 2013, cioè un'uscita di pista in febbraio e una perdita temporanea di potenza su entrambi i motori durante la fase di salita in maggio. Le autorità competenti dell'Estonia hanno informato il comitato di aver avviato una serie di azioni tra cui una maggiore sorveglianza, la richiesta al vettore aereo in questione di elaborare un piano di azioni correttive ("PAC") e la revisione del riconoscimento del "Safety Manager" e dell'"Accountable Manager".

Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo

- (11) Dal marzo 2006 i vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo figurano nell'elenco di cui all'allegato A⁽¹⁾. Facendo seguito ad una recente iniziativa delle autorità competenti della Repubblica democratica del Congo ("ANAC") per ristabilire consultazioni attive con la Commissione e l'AESA, sono state trasmesse le necessarie prove documentali per consentire un aggiornamento completo dei vettori aerei che figurano nell'elenco di cui all'allegato A.
- (12) Le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno informato la Commissione, con lettera del 12 giugno 2013, che è stata rilasciata una licenza di esercizio ai vettori aerei Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines e Waltair Aviation. Tuttavia, poiché le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo non hanno fornito elementi comprovanti che viene effettuata una sorveglianza sulla sicurezza dei suddetti vettori aerei nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che tutti i vettori aerei dell'elenco aggiornato debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (13) Le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno inoltre comunicato, con lettera del 12 giugno 2013, che i vettori aerei Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA),

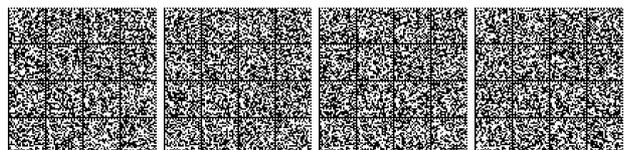
Mango Aviation, TMK Air Commuter e Zaabu International, che in precedenza figuravano nell'elenco di cui all'allegato A, non possiedono una licenza di esercizio. Di conseguenza, si ritiene che i suddetti vettori debbano essere rimossi dall'elenco di cui all'allegato A.

- (14) Le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno inoltre spiegato che, in conformità al quadro normativo nazionale, per effettuare questo tipo di operazioni è richiesto il possesso sia di una licenza di esercizio che di un COA e che finora nessuno degli operatori esistenti soddisfa entrambi i requisiti. Nel frattempo è iniziata, nell'aprile 2013, la procedura di certificazione in cinque fasi dell'ICAO per cinque operatori (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB e Kinavia) e si prevede che venga completata entro settembre 2013. Al termine di tale procedura di certificazione, l'ANAC fornirà un elenco di tutti gli operatori aerei debitamente certificati e in possesso di un COA valido.
- (15) La Commissione ha preso atto dell'impegno delle autorità competenti della Repubblica democratica del Congo, in particolare del Ministro dei trasporti, e le esorta a continuare ad adoperarsi per l'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile in conformità alle norme di sicurezza internazionali, mantenendo l'impegno a sviluppare ulteriormente il dialogo attivo ristabilito recentemente.

Vettori aerei della Repubblica di Guinea

- (16) Sono state avviate consultazioni formali con le autorità competenti della Repubblica di Guinea nel dicembre 2012, a seguito delle constatazioni in materia di sicurezza effettuate dall'ICAO, nel corso dell'audit eseguito nell'aprile 2012, che hanno rivelato una significativa criticità (SSC) per quanto riguarda la certificazione degli operatori aerei.
- (17) In conseguenza della presentazione di un PAC, e della sua successiva accettazione e convalida da parte dell'ICAO, quest'ultima ha annunciato, il 29 maggio 2013, di aver revocato la SSC in questione.
- (18) Una riunione di consultazione si è svolta nel gennaio 2013 a Bruxelles tra la Commissione, assistita dall'AESA e le autorità competenti della Repubblica di Guinea. Nel corso di tale riunione, le autorità competenti della Repubblica di Guinea hanno presentato un'esauriente rapporto sui più recenti sviluppi per quanto riguarda lo stato di attuazione del PAC trasmesso all'ICAO nel dicembre 2012.
- (19) Secondo le suddette autorità, i vettori aerei Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée e Konair sono oggetto della procedura di ricertificazione. Nessuno di essi vola nello spazio aereo dell'Unione. Le suddette autorità hanno inoltre comunicato che i COA dei vettori, GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines e Sky Star Air sono stati sospesi.

⁽¹⁾ Considerandi da 60 a 64 del regolamento (CE) n. 474/2006 del 22 marzo 2006, GU L 84 del 23.3.2006, pag. 18.



- (20) Le autorità competenti della Repubblica di Guinea si sono dichiarate d'accordo per informare regolarmente la Commissione in merito a tutti gli sviluppi significativi dei progressi nell'attuazione delle norme ICAO, permettendo così un controllo sistematico della situazione.
- (21) Qualora eventuali informazioni rilevanti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti in conseguenza della mancanza di conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (27) Inoltre, la DGCA ha comunicato che il COA di Sebang Merauke Air Charter è stato temporaneamente sospeso il 18 settembre 2012.
- (28) Inoltre, la DGCA ha comunicato, fornendo le prove che la confermano, la revoca del COA di Metro Batavia, avvenuta il 14 febbraio 2013. Di conseguenza è necessario rimuovere Metro Batavia dall'elenco di cui all'allegato A.
- (29) Il 25 giugno 2013 la DGCA ha presentato un rapporto al comitato per la sicurezza aerea. Oltre a informare il comitato sulle informazioni fornite alla Commissione nell'aprile 2013, la DGCA ha confermato che tutti i possessori di COA che desiderano espandere la propria flotta hanno chiesto l'approvazione della DGCA e che, in alcune occasioni, essa è stata negata. La DGCA tuttavia non era intervenuta sui piani di espansione di Lion Air in quanto riteneva che questa compagnia avesse risorse adeguate e sotto controllo. Per quanto riguarda l'incidente occorso al Boeing B737-800 di Lion Air il 13 aprile 2013 la DGCA ha comunicato l'avvenuta pubblicazione del rapporto interinale sull'incidente. La relazione faceva tre raccomandazioni concernenti la discesa sotto i minimi, le procedure relative al trasferimento dei comandi e il relativo addestramento. La DGCA ha specificato le iniziative da essa prese per affrontare le questioni alla base dell'incidente, tra le quali lo svolgimento di un audit di sicurezza su Lion Air e l'accertamento che il vettore avesse adottato le azioni correttive in conseguenza del rapporto preliminare.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (22) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti dell'Indonesia ("DGCA") al fine di monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Indonesia, nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza.
- (23) Facendo seguito alla videoconferenza tra la Commissione, l'AESA e la DGCA del 18 ottobre 2012, la DGCA ha continuato a lavorare per migliorare il sistema indonesiano di sorveglianza in materia di sicurezza aerea e per dare seguito alle constatazioni dell'amministrazione federale dell'aviazione degli USA ("FAA") effettuate nel corso della visita di assistenza tecnica che si è svolta nel settembre 2012. Facendo seguito alla pubblicazione ufficiale della relazione della FAA, la DGCA ha tenuto una riunione con la FAA e ha concordato un PAC.
- (24) Nell'aprile 2013, la DGCA ha fornito alla Commissione una copia del PAC che indicava nei dettagli i progressi realizzati e ha comunicato che era stato istituito un sistema di formazione per ispettori, che erano state effettuate revisioni dei regolamenti in materia di sicurezza aerea e che erano state approvate le istruzioni per il personale incaricato delle ispezioni per quanto riguarda le operazioni gemellate di lungo raggio (ETOPS) e in materia di navigazione basata su requisiti di prestazione/prestazioni di navigazione richieste (PBN/RNP) e che erano state redatte le istruzioni per le operazioni in condizioni meteorologiche "ogni tempo" (AWOPS).
- (25) La DGCA ha confermato che la certificazione degli aeromobili, delle rotte, delle strutture di stazionamento, dell'assistenza a terra, della manutenzione, dei manuali e degli equipaggi di Citilink Indonesia, sotto il profilo amministrativo è ancora sotto la responsabilità di Garuda Indonesia.
- (26) La DGCA ha inoltre fornito informazioni aggiornate concernenti alcuni vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza. Essa ha comunicato che è stato rilasciato un certificato di operatore aereo (COA) a due nuovi vettori aerei, ovvero Martabuana Abadion il 18 ottobre 2012 e Komala Indonesia l'8 gennaio 2013 e che Intan Angkasa Air Services è stato ricertificato. Tuttavia, poiché la DGCA non ha fornito elementi che dimostrano che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi vettori aerei è assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i vettori in questione debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (30) Lion Air ha preso parte all'audizione e ha risposto alle domande della Commissione e del comitato per la sicurezza aerea. Lion Air ha dichiarato di essere in grado di ottenere le risorse adeguate per gestire la continua espansione della flotta ma che, per quanto riguarda gli equipaggi dei loro aeromobili, venivano accettati i requisiti minimi delle licenze sia per i comandanti che per i primi ufficiali e che non veniva richiesta un'esperienza supplementare. Per quanto riguarda l'incidente la compagnia ha dichiarato di stare attuando le raccomandazioni contenute nel rapporto interinale sull'incidente, ma che sta aspettando la relazione finale per poterne individuare le cause fondamentali. Lion Air ha dichiarato di star promuovendo la sicurezza e di aver utilizzato i dati ottenuti dal loro programma di assicurazione della qualità delle operazioni di volo (*Flight Operations Quality Assurance* ("FOQA")) per individuare i rischi. La compagnia ha dichiarato di non aver ancora ottenuto l'iscrizione nel registro IOSA dell' *International Air Transport Association*.
- (31) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto dei solidi progressi compiuti dalla DGCA e del piano per invitare la FAA ad effettuare un audit IASA nell'agosto 2013. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea continuano ad incoraggiare gli sforzi della DGCA rivolti al conseguimento dell'obiettivo di stabilire un sistema aeronautico pienamente conforme alle norme dell'ICAO.
- (32) Per quanto riguarda Lion Air, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno osservato con preoccupazione i modesti livelli di esperienza dei piloti reclutati e utilizzati dal vettore e le risposte alle domande concernenti la gestione di sicurezza della compagnia aerea e continueranno a monitorare da vicino le prestazioni in materia di sicurezza di questo vettore.



Vettori aerei del Kazakhstan

- (33) Le consultazioni con le autorità competenti del Kazakhstan sono proseguite attivamente al fine di monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Kazakhstan nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza.
- (34) A norma del regolamento (UE) n. 1146/2012, Air Astana ha ripetutamente fornito informazioni in merito alle sue prestazioni in materia di sicurezza e alle sue modifiche alla flotta con lettere del 23 novembre 2012, del 30 gennaio 2013, del 14 marzo 2013, del 29 marzo 2013 e del 13 maggio 2013 destinate alla Commissione. Tale vettore ha inoltre fornito una copia del suo nuovo certificato di operatore aereo e delle nuove specifiche operative, rilasciato il 22 aprile 2013. A seguito degli sviluppi della flotta gli aeromobili del tipo Fokker 50 non figurano più nelle specifiche operative. Pertanto è necessario modificare di conseguenza l'allegato B del presente regolamento.
- (35) Il 12 giugno 2013, la Commissione, assistita dall'AESA, ha tenuto delle consultazioni tecniche con le autorità competenti del Kazakhstan e un rappresentante di Air Astana. Nel corso della riunione le autorità competenti del Kazakhstan hanno comunicato di star procedendo in un'ambiziosa riforma del settore dell'aviazione, diretta ad allineare il quadro legislativo e normativo dell'aviazione kazakha alle norme internazionali in materia di sicurezza.
- (36) Nel corso della riunione Air Astana ha fornito ulteriori informazioni in merito agli sviluppi della sua flotta per il periodo 2012-2014. In particolare, Air Astana ha informato in merito alla graduale dismissione di numerosi aeromobili e alla graduale introduzione di nuovi aeromobili nelle flotte esistenti di B767, B757 e Airbus A320, che sono già menzionati nell'allegato B del presente regolamento. Tutti gli aeromobili di recente acquisizione verranno registrati ad Aruba. Sia l'autorità competente del Kazakhstan che Air Astana si sono impegnate ad informare la Commissione non appena sia stato specificato un nuovo aeromobile nel certificato di operatore aereo di Air Astana.
- (37) Inoltre, gli Stati membri e l'AESA hanno confermato che non sono emerse criticità specifiche relative ad Air Astana nelle ispezioni di rampa effettuate negli aeroporti dell'Unione nel quadro del programma SAFA.
- (38) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di Air Astana ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. Qualora dai risultati di tali controlli, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse emergere che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (39) La Commissione continua ad appoggiare l'ambiziosa riforma del sistema dell'aviazione civile intrapresa dalle

autorità del Kazakhstan e invita queste ultime a continuare con determinazione i loro sforzi per l'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile conforme alle norme di sicurezza internazionali. A tal fine essa incoraggia le suddette autorità a proseguire l'attuazione del PAC convenuto con l'ICAO, concentrandosi prioritariamente sulle due SSC non risolte e sulla ricertificazione di tutti gli operatori che si trovano sotto la loro responsabilità. Una volta che tali SSC siano state risolte in modo soddisfacente per l'ICAO e che l'effettiva attuazione delle norme dell'ICAO sia sufficientemente documentata, la Commissione è pronta a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una valutazione in materia di sicurezza in loco per confermare i progressi compiuti e preparare una revisione del caso presso il Comitato per la sicurezza aerea.

Vettori aerei del Kirghizistan

- (40) La Commissione continuerà le consultazioni con le autorità competenti del Kirghizistan al fine di risolvere i rischi per la sicurezza, che hanno portato a restrizioni operative per tutti i vettori aerei del Kirghizistan, tra cui le capacità statali di sorveglianza della sicurezza del Kirghizistan nelle aree delle operazioni di volo e della manutenzione. In particolare, la Commissione intende assicurare che si registrino progressi per quanto riguarda alcune constatazioni dell'audit USOAP dell'ICAO del 2009, che possono avere un impatto potenziale sulla sicurezza del trasporto aereo internazionale.
- (41) Il 23 maggio 2013, la Commissione, assistita dall'AESA, ha tenuto delle consultazioni tecniche con le autorità competenti del Kirghizistan allo scopo di individuare eventuali vettori aerei la cui certificazione e sorveglianza dovrebbero soddisfare le norme internazionali di sicurezza e per i quali si potrebbe prevedere un graduale allentamento delle restrizioni. A questo riguardo, le competenti autorità kirghise hanno acconsentito a cooperare per fornire informazioni che potrebbero rivelarsi utili per conseguire alcuni progressi. I rappresentanti del Kirghizistan hanno inoltre acconsentito a fornire un aggiornamento in merito alle azioni correttive prese per risolvere le constatazioni dell'ICAO non ancora risolte e che potrebbe permettere una revisione del caso.
- (42) Nel corso della riunione, le autorità kirghise hanno confermato che, in data 8 novembre 2012, è stato rilasciato un certificato di operatore aereo a Sky Bishkek. Dato che le autorità competenti del Kirghizistan non hanno fornito elementi che dimostrino che la sorveglianza in materia di sicurezza del suddetto vettore viene assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore aereo Sky Bishkek debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.
- (43) Il comitato per la sicurezza aerea invita le autorità competenti del Kirghizistan ad accelerare il processo di attuazione del PAC concordato con l'ICAO e a impiegare ogni sforzo per assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati nel Kirghizistan sia conforme alle norme di sicurezza internazionali.



- (44) Una volta che i progressi nell'attuazione del PAC concordato con l'ICAO e l'effettiva attuazione delle norme dell'ICAO siano sufficientemente documentati, la Commissione è pronta a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una valutazione in materia di sicurezza in loco per confermare che le autorità competenti del Kirghizistan sono in grado di esercitare le funzioni di sorveglianza in conformità alle norme internazionali e preparare una revisione del caso presso il Comitato per la sicurezza aerea.

Vettori aerei della Libia

- (45) Continuano le consultazioni con l'autorità competente libica ("LYCAA") allo scopo di accertare che la Libia stia progredendo nella riforma del proprio sistema di sicurezza dell'aviazione civile, in particolare per assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Libia sia conforme alle norme di sicurezza internazionali.
- (46) Il 25 aprile 2013, la LYCAA ha trasmesso una relazione sulle attività di ricertificazione effettuate sul vettore aereo Libyan Airlines. Tale relazione ha descritto una procedura in cinque fasi in linea con le raccomandazioni dell'ICAO ma non ha fornito prove dettagliate delle relative attività di ispezione. La Commissione ha chiesto ulteriori dettagli e il 29 aprile 2013, la LYCAA ha fornito un riepilogo delle criticità constatate assieme alle azioni intraprese da Libyan Airlines per risolvere tali criticità nelle aree sottoposte a campionamento.
- (47) Il 4 giugno 2013 la LYCAA ha scritto alla Commissione informandola che Libyan Airlines non sarebbe pronta al momento per un eventuale rimozione delle restrizioni a causa di un cambiamento sopraggiunto nel management della compagnia e della conseguente necessità di valutare l'impatto di tale cambiamento sulla sicurezza operativa del vettore.
- (48) Il 26 giugno 2013 il comitato per la sicurezza aerea ha sentito l'esposizione fatta dalla LYCAA. La LYCAA ha informato il comitato in merito alle azioni intraprese fino ad oggi e sui progressi compiuti nella ricertificazione di vettori aerei libici. Ha spiegato di non poter raccomandare la rimozione delle attuali restrizioni per alcun vettore aereo libico. Sono stati forniti i tempi relativi al presunto completamento della procedura di ricertificazione dei vettori. Ha affermato che la relazione sull'incidente riguardante l'Airbus A330 di Afqiyah Airways è stata pubblicata e che la LYCAA stava discutendo con l'ICAO e con una serie di autorità aeronautiche nazionali per fornire ulteriore assistenza tecnica.
- (49) La LYCAA ha confermato esplicitamente alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea verranno mantenute le attuali restrizioni su tutti i altri vettori aerei fino a quando non sarà stata completata tutta la procedura di ricertificazione in cinque fasi e non saranno state corrette tutte le criticità significative, e solo allora, di concerto con la Commissione e in seguito ad audizione del comitato per la sicurezza aerea, i singoli vettori aerei potrebbero essere autorizzati a riprendere i voli commerciali verso l'Unione.
- (50) Inoltre, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno ribadito che per ogni vettore aereo ricertificato, la LYCAA deve presentare alla Commissione informazioni dettagliate sulla procedura di ricertificazione e incontrare la Commissione e gli Stati membri per discutere nei dettagli i relativi audit, le constatazioni, le azioni correttive adottate e le iniziative di rettifica, assieme ai dettagli dei piani per la sorveglianza continua prima di eventuali accordi in merito ad un allentamento delle restrizioni. Qualora non potesse essere dimostrato in modo soddisfacente per la Commissione e gli Stati membri che la procedura di ricertificazione è stata effettivamente completata e che è attualmente in essere una sorveglianza continua sostenibile conforme alle norme dell'ICAO, la Commissione si vedrebbe costretta ad adottare misure immediate per impedire ai vettori aerei di operare nell'Unione, in Norvegia, Svizzera e Islanda.

Air Madagascar

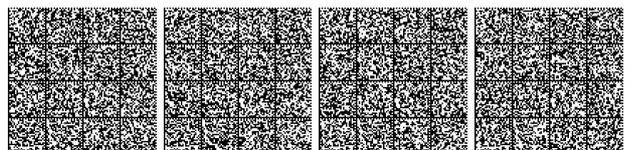
- (51) Il vettore Air Madagascar è soggetto a limitazioni operative e figura nell'elenco di cui all'allegato B ai sensi del regolamento (UE) n. 390/2011 della Commissione. Il 24 maggio 2013, il vettore Air Madagascar ha presentato la richiesta di aggiungere l'aeromobile del tipo Boeing B737 con marca di immatricolazione 5R-MFL all'elenco degli aeromobili del tipo Boeing B737 che già figurano nell'allegato B.
- (52) Air Madagascar ha dichiarato e fornito le prove che le prestazioni in materia di sicurezza della sua flotta sono migliorate. Le autorità competenti del Madagascar ("ACM") hanno dichiarato che, per quanto riguarda le operazioni effettuate con gli aeromobili del tipo Boeing B737, esse sono soddisfatte dell'attuale livello di conformità dimostrato da Air Madagascar rispetto ai requisiti ICAO. Gli Stati membri e l'AESA hanno confermato che non sono state individuate criticità specifiche nelle ispezioni di rampa effettuate negli aeroporti dell'Unione nel quadro del programma SAFA.
- (53) Tenendo conto del livello di sicurezza delle operazioni effettuate da Air Madagascar con gli aeromobili del tipo Boeing B737 e conformemente ai criteri comuni, la Commissione, seguendo il parere del comitato per la sicurezza aerea, ritiene che l'aeromobile del tipo Boeing B737 con marca di immatricolazione 5R-MFL dovrebbe essere autorizzato a volare nell'Unione. Pertanto, è necessario modificare l'allegato B per permettere l'operatività dell'aeromobile del tipo Boeing B737 con marca di immatricolazione 5R-MFL.
- (54) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di Air Madagascar ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.



Vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania

- (55) Tutti i vettori aerei certificati in Mauritania sono stati rimossi dall'allegato A nel dicembre 2012 ⁽¹⁾ alla luce di numerosi fattori: gli importanti progressi riferiti dalle autorità competenti della Mauritania ("ANAC") nella rettifica delle carenze individuate dall'ICAO riguardanti la conformità agli standard internazionali, la rettifica delle carenze individuate nella certificazione iniziale del vettore Mauritania Airlines International ("MAI"), la conferma che MAI riprenderà i voli verso l'Unione solo verso Las Palmas de Gran Canaria, Spagna, dopo il febbraio 2013, e l'impegno della Commissione a effettuare una visita di valutazione in materia di sicurezza in loco per verificare la corretta attuazione delle misure comunicate da ANAC e MAI.
- (56) La Commissione ha effettuato la visita di valutazione in materia di sicurezza aerea in loco in Mauritania tra il 14 e il 18 aprile 2013, con l'assistenza dell'AESA e l'assistenza tecnica degli Stati membri.
- (57) Durante la visita, ANAC ha fornito alla squadra di valutazione le prove del suo risoluto impegno e della capacità di rispettare le norme di sicurezza aerea dell'ICAO e di assumersi le proprie responsabilità per quanto riguarda la certificazione e la sorveglianza dei vettori aerei sotto la sua responsabilità in modo sostenibile. In particolare, la squadra di valutazione ha ritenuto che l'ANAC abbia dimostrato che sono stati realizzati progressi nell'attuazione del suo PAC finalizzato a rispettare le norme ICAO, che essa dispone del personale qualificato, dei regolamenti e delle procedure nazionali necessari, che essa gestisce e attua un piano di sorveglianza completa e adeguata e che dispone di un sistema diretto ad affrontare le criticità individuate in materia di sicurezza. Tali considerazioni sono state tratte tenendo conto delle attuali dimensioni e livello di attività limitati dell'industria aeronautica in Mauritania e della recente ristrutturazione della ANAC.
- (58) La squadra di valutazione ha inoltre effettuato una ispezione di MAI, constatando la capacità della compagnia aerea di rispettare le norme di sicurezza aerea dell'ICAO per le operazioni di volo, specialmente in materia di aeronavigabilità, qualifiche e addestramento, manuali e procedure di sicurezza nonché l'identificazione e la risoluzione di questioni di sicurezza individuate durante il controllo interno ed esterno, come nelle attività di monitoraggio svolte dall'ANAC.
- (59) Tuttavia, il gruppo incaricato della valutazione ha inoltre rilevato che l'ANAC e MAI dovevano proseguire l'effettiva applicazione di determinate norme internazionali, in particolare per quanto riguarda la formazione specifica e periodica del personale tecnico, l'adattamento e l'aggiornamento di manuali, procedure e liste di controllo, il
- monitoraggio sistematico e la documentazione di tutte le attività di sorveglianza continua, il miglioramento del sistema di notifica e di analisi degli inconvenienti. MAI dovrebbe inoltre attuare il proprio sistema di gestione di sicurezza ("SMS") e l'analisi dei dati di volo.
- (60) ANAC e MAI sono state sentite dal comitato per la sicurezza aerea il 26 giugno 2013. Nel corso della riunione ANAC e MAI hanno fornito particolari in merito ai progressi compiuti al fine di affrontare le raccomandazioni individuate nel corso della visita in loco. L'ANAC ha comunicato gli aggiornamenti concernenti le sue procedure, la "check list", il programma di addestramento e sorveglianza nonché il programma di formazione. Essa ha inoltre fornito le prove di ispezioni mirate effettuate su MAI, di una vasta campagna di sensibilizzazione concernente la comunicazione degli inconvenienti e ha informato in merito ad una maggiore accesso alle informazioni da parte dei costruttori di motori. ANAC ha spiegato di stare esercitando una stretta sorveglianza su MAI, che comprende numerosi controlli di rampa e l'adozione di severe misure di applicazione delle norme quando ciò si riveli necessario.
- (61) MAI ha riferito di aver iniziato i suoi voli verso Las Palmas de Gran Canaria l'8 maggio 2013 e di aver inoltre elaborato un piano di azione diretto ad attuare tutte le raccomandazioni formulate dalla squadra di valutazione. La maggior parte delle azioni previste dal piano è stata portata a termine, tra cui l'aggiornamento dei manuali, l'introduzione di nuove procedure e la nomina del titolare del posto di gestore della qualità e della sicurezza. MAI ha riconosciuto che l'attuazione del "SMS" stava progredendo ma che esso non era ancora pienamente operativo.
- (62) Le prime due ispezioni di rampa effettuate dalla Spagna su aeromobili MAI, l'8 e il 22 maggio 2013, hanno evidenziato una serie di criticità, riguardanti principalmente le condizioni di manutenzione, ma il loro numero e gravità sono diminuiti durante una terza ispezione di rampa eseguita il 12 giugno. La Spagna ha confermato che MAI aveva fornito delle informazioni relative alla risoluzione delle constatazioni rimaste aperte, che erano ancora oggetto di valutazione da parte della Spagna.
- (63) Il comitato per la sicurezza aerea ha apprezzato i miglioramenti compiuti da ANAC e MAI nell'attuazione delle norme di sicurezza internazionali esortandoli a proseguire l'azione di miglioramento con la stessa determinazione. È stato chiesto ad entrambe di trasmettere relazioni periodiche alla Commissione, almeno due volte all'anno, in merito ai loro progressi nell'ottemperare ai requisiti dell'ICAO e nell'attuare le raccomandazioni ancora aperte, in particolare per quanto riguarda la notifica degli inconvenienti e l'analisi del sistema per ANAC e l'attuazione del "SMS" e dell'analisi dei dati di volo per

⁽¹⁾ Considerandi da 71 a 81 del regolamento di esecuzione (UE) n. 1146/2012 della Commissione (GU L 333 del 5.12.2012, pag. 7).



MAI. ANAC si è impegnata ad informare la Commissione in merito a nuove compagnie aeree commerciali che verrebbero da essa certificate.

- (64) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie, da effettuarsi sugli aeromobili di vettori aerei titolari di licenze rilasciate in Mauritania, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (65) Qualora da tali controlli, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse risultare che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Mozambico

- (66) Le competenti autorità del Mozambico (Istituto dell'aviazione civile del Mozambico – "IACM") e i rappresentanti del vettore aereo Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) hanno avuto un incontro con la Commissione e l'AESA a Bruxelles, il 31 maggio 2013. IACM ha presentato una relazione esauriente sullo stato attuale di attuazione del PAC trasmesso all'ICAO. LAM ha presentato una relazione approfondita sulla attuale situazione di adozione delle norme di sicurezza internazionali nella loro struttura e operazioni giornaliere, nonché sui propri piani di espansione.
- (67) Le competenti autorità del Mozambico hanno esposto nei dettagli la struttura interna e l'organico della loro organizzazione e hanno descritto la portata e il tipo delle loro attività. Sono stati esaminati e collocati nel contesto del PAC concordato con l'ICAO i diversi flussi di attività passate e in corso, assieme alle rispettive scadenze. La maggior parte di queste azioni hanno un termine di attuazione a metà giugno 2013. Il numero e il volume di tali interventi, come pure le scadenze ravvicinate, dimostrano un fermo impegno delle autorità ma potrebbero richiedere una ricalendarizzazione per consentire una attuazione sostenibile. Le autorità sono sembrate pienamente coscienti della situazione e stanno rivedendo alcune delle scadenze previste nel PAC, una versione riveduta del quale verrà presto trasmessa all'ICAO. Le aree più importanti che verranno affrontate solo nel 2014 o 2015 riguardano aspetti specifici del quadro normativo, questioni residue di tipo organizzativo nella struttura interna dell'autorità e questioni di aeronavigabilità. Tutti gli operatori sono stati sottoposti alla procedura di ricertificazione in cinque fasi, al termine della quale 8 operatori (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) sono ora pienamente certificati e 5 (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) hanno avuto il proprio COA sospeso.

- (68) I rappresentanti di LAM hanno effettuato una presentazione dettagliata della società, includendo una descrizione della sua struttura interna, dell'organico e della portata delle operazioni e hanno descritto le attività di addestramento nonché i vari partenariati operativi conclusi dalla compagnia. La compagnia ha stabilito partenariati strategici con altre compagnie aeree in Portogallo, Kenya, Sud Africa, Angola, Zambia ed Etiopia (Moçambique Expresso MEX è una filiale posseduta al 100%), organizzazioni di addestramento (in Sud Africa ed Etiopia) e organizzazioni di manutenzione (in Portogallo, Brasile, Sud Africa e Kenya). Sono stati descritti i sistemi di gestione della sicurezza interna unitamente alla attuazione programmata delle prossime fasi. La Fase I (Programmazione e organizzazione) è stata pressoché completata nel 2011 (alcune attività in corso saranno concluse nel 2014). La Fase II (Procedure di reazione) è stata attuata per la maggior parte tra il 2005 e il 2009, con 2 procedure da completare entro il 2014. La maggior parte delle azioni appartenenti alla Fase III (Procedure proattive e preventive) sono in corso, con la data di completamento fissata al 2014-2015, mentre 3 delle procedure sono state attuate nel 2009. La maggior parte della Fase IV (Assicurazione di sicurezza operativa e miglioramento continuo) è prevista per il periodo 2014-2015, con una procedura già completata nel 2009.

- (69) LAM ha inoltre fornito informazioni in merito a strategia e piani di espansione tra cui nuove rotte ed evoluzione della flotta.
- (70) Il comitato per la sicurezza aerea ha apprezzato i progressi riferiti dalle autorità competenti del Mozambico nella rettifica delle carenze individuate dall'ICAO e ne ha incoraggiato gli sforzi per completare il lavoro di istituzione di un sistema di aviazione pienamente conforme alle norme ICAO.

Vettori aerei del Nepal

- (71) I risultati dell'audit effettuata dall'ICAO nel maggio 2009 hanno evidenziato che il Nepal non rispetta la maggior parte delle norme di sicurezza internazionali. Anche se non sono state individuate SSC, l'audit ha dimostrato che l'autorità competente del Nepal non era in grado di assicurare l'effettiva applicazione delle norme di sicurezza internazionali nelle aree delle operazioni di volo, dell'aeronavigabilità e delle indagini sugli incidenti e che sussistevano significative criticità che incidevano sulla capacità del paese anche nelle aree della legislazione primaria in materia di aviazione e dei regolamenti sull'aviazione civile, dell'organizzazione dell'aviazione civile e del rilascio delle licenze e dell'addestramento del personale.
- (72) In un periodo di due anni (dall'agosto 2010 al settembre 2012) si sono verificati in Nepal cinque incidenti mortali, che hanno coinvolto alcuni cittadini dell'UE, con aeromobili registrati in Nepal. Inoltre, nel 2013, si sono verificati altri tre incidenti.



- (73) Le consultazioni con le autorità competenti del Nepal sono iniziate nell'ottobre 2012, sulla base delle carenze in materia di sicurezza individuate dall'audit USOAP dell'ICAO nel maggio 2009 e dell'alto numero di incidenti mortali verificatosi in un breve arco di tempo. Nessun vettore aereo nepalese opera nell'Unione.
- (74) Nell'ambito delle consultazioni, la Commissione ha ricevuto la documentazione delle attività di sorveglianza programmate e svolte dalle autorità competenti del Nepal per gli anni 2012 e 2013. Dall'esame di tale documentazione è emerso che sussistevano alcune carenze in materia di sicurezza e che le attività di sorveglianza sembravano insufficienti per quanto riguarda il controllo dei rischi individuati in materia di sicurezza.
- (75) La Commissione, assistita dall'AESA, ha tenuto delle consultazioni tecniche con le autorità competenti del Nepal ("CAAN") a Bruxelles il 30 maggio 2013. Nel corso di tali consultazioni CAAN ha spiegato la situazione nei dettagli e ha fornito informazioni relative al controllo dei rischi di sicurezza. Le spiegazioni fornite dal Nepal hanno rivelato che le attività di sorveglianza erano più complete di quanto risultasse dalla precedente documentazione inviata dal Nepal. CAAN ha inoltre fornito informazioni sul seguito dato alle raccomandazioni delle relazioni di indagine sugli incidenti e su diverse iniziative in materia di sicurezza. Quest'ultime includevano la fissazione di vari obiettivi di sicurezza. Un'attuazione effettiva di tutte le iniziative di sicurezza dovrebbe portare ad un miglioramento della sorveglianza e ad un miglior controllo dei rischi di sicurezza. Le informazioni fornite da CAAN durante la riunione saranno verificate da un'ulteriore revisione della documentazione.
- (76) Alla consultazione tecnica ha partecipato anche il vettore aereo SITA Air Plc Ltd che ha fornito informazioni sulle proprie attività in materia di sicurezza e sull'interazione con CAAN. SITA Air aveva subito un incidente mortale nel settembre 2012 e ha illustrato le conclusioni tratte da tale incidente.
- (77) Per CAAN e il settore aeronautico del Nepal rimangono aperte diverse sfide, tra cui fattori come il reclutamento e il mantenimento di personale sufficiente e competente presso CAAN e l'effettuazione di operazioni aeree in un ambiente montagnoso e estremamente difficile. CAAN ha dimostrato di stare lavorando per affrontare queste sfide e la Commissione continuerà pertanto a monitorare la situazione in Nepal.
- (78) L'ICAO effettuerà una missione di coordinamento e convalida in loco ("ICVM") in Nepal nel luglio 2013 e sembra opportuno attendere i risultati di tale attività dell'ICAO prima di completare la valutazione della situazione sotto il profilo della sicurezza in Nepal.
- (79) Qualora dai risultati dell'audit dell'ICAO o da qualsiasi altra informazione pertinente dovesse risultare che i rischi in materia di sicurezza non sono adeguatamente contenuti, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei delle Filippine

- (80) Le consultazioni con le autorità competenti delle Filippine (CAAP) continuano allo scopo di confermare le azioni correttive adottate dalla CAAP per affrontare i problemi di sicurezza evidenziati dagli audit condotti sia dall'ICAO che dalla Federal Aviation Administration degli Stati Uniti (FAA) nel 2012 e 2013.
- (81) CAAP ha comunicato che l'ICAO aveva effettuato un ICVM nel febbraio 2013, e che il 1º marzo 2013 l'ICAO ha scritto alla CAAP informandola che le azioni correttive adottate dalle Filippine avevano affrontato e risolto le due SSC individuate, in primo luogo, durante l'audit USOAP dell'ICAO nell'ottobre 2009 e, in secondo luogo, nel corso dell'ICVM condotto nell'ottobre 2012.
- (82) Di conseguenza, il 16 aprile 2013, la Commissione, assistita dall'AESA e dai rappresentanti degli Stati membri, ha tenuto una riunione con CAAP e i vettori aerei Philippine Airlines e Cebu Pacific Airways per discutere i progressi compiuti nell'affrontare le questioni ancora aperte individuate dall'ICAO, dalla FAA e dall'Unione durante la visita in loco effettuata dalla Commissione nell'ottobre 2010.
- (83) Nel corso della riunione, CAAP ha confermato di aver introdotto una procedura di certificazione in cinque fasi, unitamente ad una procedura di riconvalida che era in corso per tutti gli attuali vettori aerei. 7 grandi vettori e 9 piccoli avevano completato tale procedura tra cui il vettore Philippine Airlines (PAL) e Cebu Pacific Air. CAAP ha informato in merito all'introduzione di un'impostazione a due sistemi per la sorveglianza del vettore aereo, con un ufficio di gestione dei certificati ("CMO"), istituita con un organico di ispettori composto da 24 persone per sorvegliare solo PAL e Cebu Pacific Air, in quanto gli altri vettori aerei sono soggetti al controllo dei dipartimenti Operazioni e Aeronavigabilità.
- (84) CAAP ha inoltre spiegato che stava affrontando la questione della sostenibilità del sistema migliorando le retribuzioni del personale per attrarre personale ispettivo dal settore. Sono stati inoltre realizzati corsi di formazione per ispettori. Tuttavia, la CAAP non ha formalmente ispezionato né i sistemi di gestione della qualità ("QMS") o l'SMS dei vettori aerei sotto la loro supervisione.
- (85) PAL ha comunicato di avere una flotta di 44 aeromobili (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) oltre ad altri 68 aeromobili ordinati (44 Airbus A321, 20 A330, e 4 A340). Il loro SMS aveva l'obiettivo di ridurre gli eventi che incidono negativamente sugli standard di sicurezza del 10% rispetto all'anno precedente. Sono stati esaminati i dati relativi al controllo dei dati di volo ("FDM") dal 95 al 100% dei voli, con enfasi su eventi relativi ad avvicinamenti non stabilizzati e al "sistema di avviso di prossimità del terreno" (GPWS). I loro QMS hanno effettuato 260 ispezioni nel 2012 con 94 constatazioni a carico di procedure di compagnie che si differenziavano da quelle effettuate dalla CAAP in quanto era stato individuato un maggior numero di problemi relativi all'addestramento. Cebu Pacific Air ha comunicato



che la crescita della flotta era del 7% all'anno. Nel 2013 hanno ricevuto 2 aeromobili Airbus A330 per iniziare voli di lungo raggio in giugno e l'obiettivo era di disporre di una flotta di 47 aeromobili entro la fine del 2013. In conseguenza dell'incontro la Commissione, assistita dagli Stati membri ha condotto una visita in loco nelle Filippine tra il 3 e il 7 giugno 2013.

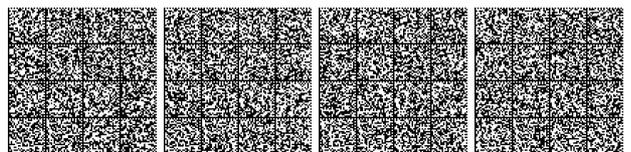
- (86) Le conclusioni della visita sono state che CAAP doveva ancora familiarizzarsi con le moderne tecniche di gestione della sicurezza aerea sia per quanto riguarda i vettori da essa controllati che sul piano interno. Nell'area delle operazioni sussiste insufficiente attenzione per i fattori umani e le procedure SMS.
- (87) È emerso chiaramente dalla visita, tuttavia, che mentre restava un lavoro considerevole da fare all'interno di CAAP, il direttore generale per l'aviazione civile sta prendendo delle iniziative chiare per assicurare che CAAP divenga più efficiente nel suo lavoro quotidiano. Inoltre, è stato osservato che vi sono programmi per affrontare la questione di un organico ispettivo che sta invecchiando, migliorando le retribuzioni per facilitare le assunzioni dal settore e utilizzando esperti esterni per ridurre il rischio di lacune nella sorveglianza dei vettori aerei. Riassumendo, la sorveglianza esercitata da CAAP sui suoi vettori aerei è essenzialmente corretta sebbene permangano alcune lievi carenze in particolare nelle aree dell'addestramento, della standardizzazione, della gestione della qualità e dei sistemi di gestione della sicurezza.
- (88) Nel caso dei vettori aerei, sia PAL che Cebu Pacific Air sono stati in grado di dimostrare di possedere una effettiva procedura di gestione della sicurezza e di essere in grado di assicurare la conformità ai pertinenti regolamenti di sicurezza. Tuttavia, al momento della visita, Cebu Pacific Air ha subito un incidente che ha sollevato dei dubbi in merito al suo controllo delle operazioni di volo. In conseguenza Cebu Pacific Air ha deciso di non partecipare all'audizione del comitato per la sicurezza aerea al fine di concentrarsi sulla soluzione dei problemi di sicurezza che emergono dalle indagini di sicurezza attualmente in corso.
- (89) Durante la visita CAAP ha aggiornato l'elenco degli attuali COA, indicando che attualmente sono certificati da CAAP 32 vettori aerei. È necessario aggiornare di conseguenza l'allegato A.
- (90) Il 26 giugno 2013 il comitato per la sicurezza aerea ha sentito l'esposizione fatta da CAAP e da PAL. CAAP ha specificato le azioni in corso per assicurare la sostenibilità, includendo la soluzione delle questioni relative alle risorse umane, la fornitura di attrezzature IT, la produzione di un programma di sicurezza statale, l'aggiornamento della legislazione e il miglioramento dell'addestramento in particolare per quanto riguarda gli SMS.
- (91) PAL, oltre a trattare i punti sollevati nella riunione del 16 aprile 2013, ha comunicato le azioni intraprese per

rispondere alle osservazioni fatte durante la visita in loco. Per quanto riguarda i suoi piani di espansione ha riconosciuto che l'assunzione di un numero idoneo di piloti costituirebbe una sfida ma ha osservato che nuovi aeromobili sostituirebbero quelli più vecchi e di conseguenza il ritmo di espansione sarebbe gestibile.

- (92) Tenendo conto della sorveglianza di sicurezza fornita da CAAP e della capacità di PAL di assicurare un'effettiva rispondenza ai pertinenti regolamenti di sicurezza aerea, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore aereo Philippine Airlines dovrebbe essere rimosso dall'allegato A.
- (93) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di PAL ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. Qualora dai risultati di tali controlli, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse emergere che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (94) Tuttavia, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sono stati ben impressionati dalle iniziative prese da CAAP per affrontare le questioni di sicurezza ancora aperte e continueranno a monitorare da vicino la situazione al fine di svolgere ulteriori esami del caso nei futuri comitati per la sicurezza aerea.

Vettori aerei della Federazione russa

- (95) Gli aeromobili utilizzati da alcuni vettori aerei certificati nella Federazione russa e che volano negli aeroporti nell'Unione sono sottoposti a ispezioni di rampa SAFA prioritarie per verificarne la conformità alle norme di sicurezza internazionali. Le autorità competenti degli Stati membri e l'AESA continuano ad informare i loro omologhi della Federazione russa in merito alle criticità individuate e le invita ad adottare provvedimenti per correggere tutti i casi di non conformità alle norme ICAO.
- (96) Nel frattempo la Commissione prosegue il dialogo sulle questioni di sicurezza aerea con le autorità competenti della Federazione russa, in particolare per garantire che gli attuali rischi derivanti da una modesta prestazione sotto il profilo della sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa siano adeguatamente contenuti.
- (97) Il 13 giugno 2013, la Commissione, assistita dall'AESA e da diversi Stati membri, ha tenuto una riunione con i rappresentanti della Agenzia federale russa per il trasporto aereo ("FATA") nel corso della quale quest'ultima ha fornito un aggiornamento sulle misure intraprese dall'autorità e dai vettori aerei interessati per risolvere le criticità



individuata nel corso delle ispezioni di rampa SAFA. In particolare, FATA ha dichiarato che un vettore aereo era stato sottoposto a controllo speciale mentre ad un altro era stato revocato il COA.

- (98) Durante la riunione, FATA ha comunicato che durante i primi sei mesi del 2013 Vim Airlines aveva subito frequenti ispezioni concludendo che secondo i risultati degli audit Vim Airlines operava a livelli di sicurezza accettabili. Per quanto riguarda Red Wings, FATA ha comunicato che in seguito alla sospensione del suo COA nel febbraio 2013, questo vettore aveva attraversato importanti sviluppi a livello societario. Inoltre, in funzione dell'esito dell'ispezione del vettore, che era in corso al momento della riunione, le operazioni di volo commerciali avrebbero potuto essere nuovamente autorizzate. La Commissione ha raccomandato un controllo approfondito del livello di idoneità di Red Wings ad effettuare operazioni di volo commerciali verso l'UE prima che tali operazioni vengano nuovamente autorizzate e ha chiesto informazioni in proposito prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.
- (99) Successivamente alla riunione FATA ha fornito ulteriori informazioni. In particolare, essa ha riferito che Red Wings era stata nuovamente autorizzata ad effettuare operazioni di volo commerciali a partire dal 17 giugno 2013.
- (100) La Commissione, l'AESA e gli Stati membri continueranno a monitorare da vicino la prestazioni di sicurezza dei vettori aerei, certificati nella Federazione russa, che operano verso l'Unione. La Commissione continuerà a scambiare informazioni relative alla sicurezza con le autorità competenti russe al fine di confermare che le criticità emerse dalle ispezioni di rampa SAFA sono state adeguatamente risolte dai vettori aerei interessati.
- (101) Qualora dalle ispezioni di rampa, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse risultare che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Sudan

- (102) Le consultazioni con l'autorità per l'aviazione civile del Sudan ("SCAA") sono proseguite con l'obiettivo di confermare che il Sudan sta progredendo nel suo lavoro di riforma del sistema di sicurezza dell'aviazione civile al fine di risolvere le criticità in materia di sicurezza individuate dall'ICAO nel corso dell'audit USOAP del 2006 e dell'audit ICVM effettuato nel dicembre 2011. Tali audit hanno evidenziato una SSC relativa alla procedura di certificazione per il rilascio di certificati di operatore aereo.
- (103) Il 3 gennaio 2013, SCAA ha informato la Commissione di aver migliorato le proprie capacità di sorveglianza, incluso il sistema di certificazione e supervisione dei

vettori aerei, le imprese di manutenzione e le imprese di addestramento approvate. Pertanto, a seguito di un audit ICVM del maggio 2012, l'ICAO aveva rimosso la SSC.

- (104) Successivamente, la Commissione, assistita dall'AESA ha tenuto una riunione con SCAA il 29 aprile 2013. SCAA ha comunicato di essere divenuta un'organizzazione autonoma con un proprio bilancio, che i miglioramenti al sistema di sicurezza aereo sudanese sono avvenuti attraverso il ricorso a esperti esterni e che essa stava attivamente reclutando a livello locale e migliorando i trattamenti economici per poter essere competitiva con il settore. SCAA ha dichiarato che solo 6 vettori hanno ricevuto la certificazione per effettuare voli internazionali (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways e Tarco Air) mentre altri 7 vettori sono limitati alle operazioni nazionali. SCAA ha informato sui risultati della ICVM del maggio 2012, e ha osservato che il livello dell'attuazione effettiva delle norme ICAO è ora elevato, in particolare per quanto riguarda le operazioni di volo e l'aeronavigabilità.
- (105) SCAA ha comunicato inoltre di aver condotto una valutazione del rischio concernente la continuità delle operazioni di vecchi aeromobili di costruzione sovietica, che ha portato al fermo operativo del 50% di questi aeromobili registrati in Sudan.
- (106) Il 4 giugno 2013 SCAA ha fornito alla Commissione una copia del loro registro dei COA che riporta 18 vettori aerei, per 6 dei quali il COA è stato sospeso. Sono stati forniti particolari sulla revoca dei COA di Attico Airlines (COA n. 023); Sudanese States Aviation Company (COA n. 010); Azza Air Transport (COA n. 012); Almajarah Aviation (COA n. 049); Helilift (COA n. 042); e Feeder Airlines (COA n. 050). Sulla base delle informazioni fornite da SCAA è necessario aggiornare di conseguenza l'allegato A.
- (107) Il 25 giugno 2013 SCAA ha presentato un rapporto al comitato per la sicurezza aerea. SCAA era accompagnata dal Direttore generale della Commissione per l'aviazione civile araba ("ACAC"), che ha riconosciuto che l'elenco di sicurezza dell'UE può agire da catalizzatore per gli Stati affinché affrontino problemi di sicurezza, ha osservato il vantaggio per gli Stati di lavorare assieme in un contesto regionale ed ha sottolineato il sostegno che l'ACAC fornisce a questo riguardo.
- (108) SCAA, oltre alle osservazioni fatte durante la riunione del 29 aprile 2013, ha informato il comitato in merito al programma, concernente il personale ispettivo, relativo alla frequentazione del corso per ispettori dell'ICAO, nei mesi di luglio e agosto 2013, e la rimozione, prevista per il luglio 2013, di tutti gli aeromobili dei tipi Tupolev Tu134 e Antonov An12 dal registro sudanese degli aeromobili. SCAA ha inoltre comunicato che tutti i vettori aerei in Sudan dovranno essere conformi ai requisiti di sicurezza entro il 2013.



(109) Il comitato per la sicurezza aerea ha apprezzato gli importanti progressi riferiti dalle autorità competenti del Sudan nella correzione delle carenze individuate dall'ICAO ma ha riconosciuto che vi è ancora della strada da fare per arrivare ad una situazione in cui sia SCAA che i vettori aerei sotto la sua sorveglianza siano in grado di assicurare la piena rispondenza alle norme ICAO. La Commissione continuerà pertanto a monitorare da vicino i progressi compiuti da SCAA al fine di riesaminare il caso nei futuri comitati per la sicurezza aerea.

Conviasa

(110) Un vettore aereo certificato nella Repubblica bolivariana del Venezuela, Conviasa, è stato sottoposto a divieto operativo dall'aprile 2012, in conseguenza delle prestazioni estremamente modeste emerse nei controlli SAFA, dei diversi incidenti subiti e dell'assenza di un'adeguata risposta alle richieste di informazioni presentate dal comitato per la sicurezza aerea. In seguito a ciò, la Commissione ha concordato con le autorità competenti del Venezuela, il 18 giugno 2012, una tabella di marcia per risolvere le carenze individuate in materia di sicurezza e permettere un riesame della decisione dell'Unione.

(111) Le consultazioni con l'autorità per l'aviazione civile del Venezuela ("INAC") sono continuate nel 2013 al fine di confermare che il Venezuela sta progredendo nel suo lavoro di ulteriore miglioramento della sorveglianza degli operatori aerei e assicurare che Conviasa continui a lavorare per migliorare il suo status di sicurezza per rispondere pienamente agli standard internazionali richiesti.

(112) Nel maggio 2013, le autorità competenti del Venezuela hanno fornito alla Commissione, attraverso le competenti autorità spagnole, una serie di osservazioni scritte che specificano l'attuazione di alcune delle azioni contenute nella tabella di marcia concordata nel giugno 2012.

(113) Successivamente, la Commissione, assistita dall'AESA ha tenuto una riunione con l'INAC il 7 giugno 2013. Conviasa ha comunicato nei dettagli i miglioramenti apportati al fine di correggere le constatazioni delle precedenti ispezioni SAFA, gli insegnamenti tratti e le raccomandazioni provenienti dagli incidenti, nonché le modifiche introdotte a seguito dell'ultimo audit INAC. In particolare, Conviasa ha evidenziato il proprio sistema di controlli prima del volo del tipo SAFA e i miglioramenti apportati al proprio sistema di gestione della sicurezza, alla qualità generale, alle procedure di manutenzione e di aeronavigabilità continua. Conviasa ha inoltre informato sui propri programmi di espansione e di rinnovo della flotta per i prossimi anni, con il graduale ritiro dei vecchi aeromobili del tipo Boeing B737-200 e B737-300 e l'accelerazione dell'introduzione già iniziata del nuovo aeromobile del tipo Embraer ERJ 190.

(114) L'INAC ha informato in merito alla sua struttura e ai suoi meccanismi interni, ha fornito informazioni dettagliate sulle procedure esistenti per trattare i risultati dei controlli UE SAFA dei vettori aerei venezuelani e ha riferito sulla programmazione e attuazione delle proprie attività

di sorveglianza, che includeranno presto ispezioni di rampa sui propri vettori nazionali. INAC ha inoltre spiegato che la recente missione ICVM dell'ICAO, che si è svolta dal 22 al 28 maggio 2013, dovrebbe portare ad un miglioramento dell'attuale livello di attuazione delle norme ICAO del paese.

(115) INAC ha illustrato la propria posizione al comitato per la sicurezza aerea il 26 giugno 2013. Essa ha riferito al comitato in merito ai punti discussi nella riunione svoltasi il 7 giugno 2013.

(116) Anche Conviasa ha illustrato la propria posizione al comitato per la sicurezza aerea il 26 giugno 2013. Essa ha informato il comitato in merito ai punti discussi nella riunione del 7 giugno 2013 e ha sottolineato che, qualora le fosse consentito riprendere le operazioni nell'Unione, adotterebbe una modalità mista di operazioni, combinando l'esercizio dei propri Airbus A340-200 con una modalità "wet lease" di un tipo di aeromobile equivalente.

(117) Sulla base dell'audit condotta dalla Spagna e la recente visita dell'ICAO nonché delle presentazioni fatte dall'INAC e da Conviasa, il comitato per la sicurezza aerea ha apprezzato gli importanti e vasti progressi compiuti nella correzione delle carenze individuate dal comitato per la sicurezza aerea nel 2012. Tenendo conto dei suddetti progressi, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Conviasa debba essere rimosso dall'elenco di cui all'allegato A.

(118) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie, da effettuarsi sugli aeromobili dei vettori aerei titolari di licenze rilasciate in Venezuela, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

(119) Qualora da tali controlli, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse risultare che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

(120) Nel contesto dell'aggiornamento degli allegati, l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconosce la necessità di decisioni da prendere rapidamente e, se del caso, con urgenza, date le implicazioni in termini di sicurezza. Esperienza fatta con l'aggiornamento degli allegati ha anche dimostrato che è essenziale, per la tutela dei dati sensibili e per ridurre al minimo gli impatti commerciali, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco siano pubblicate ed entrino in vigore con la massima rapidità dopo la loro adozione.

(121) Il regolamento (CE) n. 474/2006 deve quindi essere modificato di conseguenza.

(122) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per la sicurezza aerea.



HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

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

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

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2013

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

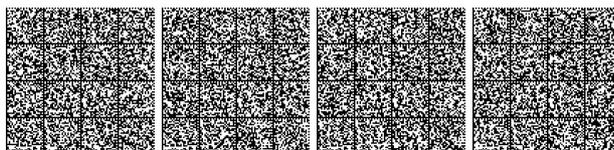


ALLEGATO A

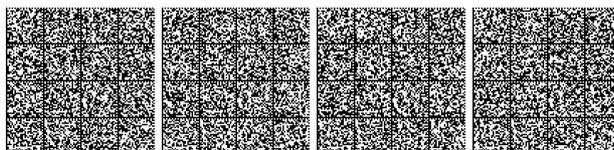
ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	COA 023	MAG	Repubblica del Ghana
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica islamica di Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	COA 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	COA 181	SFW	Repubblica islamica di Afghanistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, ripreso nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica d'Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Repubblica d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

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



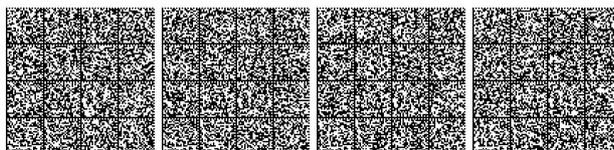
Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA N. 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA N. 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	TNB	Repubblica del Benin
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Repubblica del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Sconosciuto	Repubblica del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Repubblica del Congo



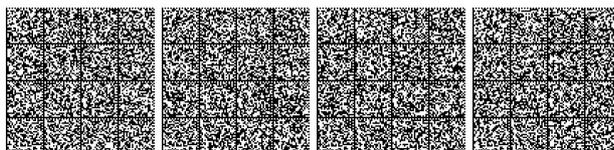
Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (DRC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica democratica del Congo (DRC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	ABB	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Repubblica democratica del Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	Repubblica democratica del Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	Repubblica democratica del Congo (DRC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Gibuti
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Guinea equatoriale, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Stato di Eritrea
ERITREAN AIRLINES	COA No 004	ERT	Stato di Eritrea
NASAIR ERITREA	COA N. 005	NAS	Stato di Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica di Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia, compresi i seguenti:			Repubblica di Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Repubblica di Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica di Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica di Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica di Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica di Indonesia
HEAVY LIFT	135-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica di Indonesia



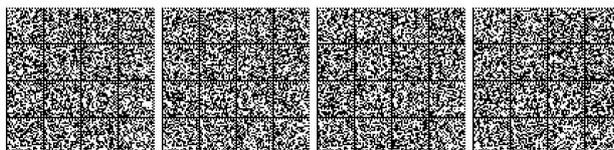
Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Repubblica di Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica di Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica di Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica di Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica di Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MARTABUANA ABADION	135-049	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica di Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica di Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica di Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica di Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica di Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica di Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica di Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica di Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica di Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakhstan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Repubblica del Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Repubblica del Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Repubblica del Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Repubblica del Kazakhstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Repubblica del Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Repubblica del Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Repubblica del Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Repubblica del Kazakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Repubblica del Kazakhstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Repubblica del Kazakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Repubblica del Kazakhstan
LUK AERO (EX EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Repubblica del Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Repubblica del Kazakhstan



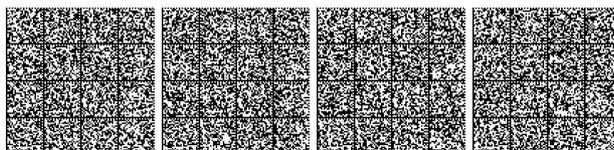
Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Repubblica del Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Repubblica del Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Repubblica del Kazakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Repubblica del Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Repubblica del Kazakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Repubblica del Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Repubblica del Kazakhstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Repubblica del Kazakhstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Repubblica del Kazakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Repubblica del Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Repubblica del Kazakhstan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme del Kirghizistan, compresi i seguenti:			Repubblica del Kirghizistan
SKY BISHKEK	Sconosciuto	BIS	Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
IMPRESA STATALE DELL'AVIAZIONE, CHE DIPENDE DAL MINISTERO DELLE SITUAZIONI DI EMERGENZA (SAEMES)	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
AIR BISHKEK (EX EASTOK AVIA)	15	EAA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Repubblica del Kirghizistan



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
S GROUP AVIATION	6	SGL	Repubblica del Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Repubblica del Kirghizistan
SUPREME AVIATION	40	SGK	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme.			Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica gabonese
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Repubblica gabonese
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Repubblica gabonese
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Repubblica gabonese
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Mozambico
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CR AVIATION	MOZ-14	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Repubblica del Mozambico
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Repubblica del Mozambico
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Repubblica del Mozambico
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAFARI AIR	MOZ-12	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
TTA SARL	MOZ-16	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Philippine Airlines, compresi i seguenti:			Repubblica delle Filippine
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Repubblica delle Filippine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Repubblica delle Filippine



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
CM AERO SERVICES	20110401	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
LION AIR	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MAGNUM AIR	2012051	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SE-AIR) INTERNATIONAL	2012052	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Repubblica delle Filippine
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
AFRICA CONNECTION	10/COA/2008	ACH	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/COA/2007	BGI	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
EXECUTIVE JET SERVICES	03/COA/2006	EJZ	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/COA/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
GOLIAF AIR	05/COA/2001	GLE	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/COA/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
STP AIRWAYS	03/COA/2006	STP	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/COA/2002	TFK	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
TRANSCARG	01/COA/2009	Sconosciuto	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/COA/2007	TLZ	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Repubblica di Sierra Leone, compresi i seguenti:			Repubblica di Repubblica di Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Repubblica di Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Repubblica di Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica di Sierra Leone
ORANGE AIR REPUBBLICA DI SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Repubblica di Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Repubblica di Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Repubblica di Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica di Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Repubblica del Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Repubblica del Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Repubblica del Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Repubblica del Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Repubblica del Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Repubblica del Sudan



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Repubblica del Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Repubblica del Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Repubblica del Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Regno dello Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Regno dello Swaziland
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica dello Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/COA/001/2009	ZMA	Repubblica dello Zambia

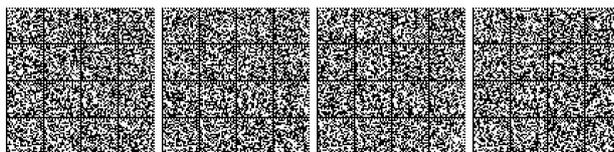


ALLEGATO B

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AIR KORYO	GAC-COA/KOR-01	KOR	Repubblica democratica popolare di Corea	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU - 204	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633	Repubblica democratica popolare di Corea
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50, 2 aeromobili del tipo Falcon 900	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Repubblica gabonese
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Repubblica del Kazakhstan	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B 767, aeromobili del tipo Boeing B 757, aeromobili del tipo Airbus A319/320/321	L'intera flotta, tranne: gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B767, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B757, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Airbus A319/320/321, come indicato nel COA	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	COA 017	ALE	Repubblica del Ghana	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo DC8-63F	L'intera flotta, tranne: 9G-TOP e 9G-RAC	Repubblica del Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Repubblica del Madagascar	L'intera flotta, tranne: 3 aeromobili del tipo Boeing B737-300, 2 aeromobili del tipo ATR 72-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-320 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300	L'intera flotta, tranne: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Repubblica del Madagascar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Unione delle Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Unione delle Comore
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica gabonese

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



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo Airbus A300, 8 aeromobili del tipo Airbus A310, 1 aeromobile Boeing B737	L'intera flotta, tranne: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Repubblica islamica dell'Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica gabonese; Repubblica del Sud Africa
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 5 aeromobili del tipo Boeing B777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B737-700	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Repubblica d'Angola

(1) Afrijet è autorizzata ad impiegare unicamente gli aeromobili specifici indicati per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione.

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

(3) Gabon Airlines è autorizzata ad impiegare unicamente gli aeromobili specifici indicati per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione.

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



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 660/2013 DELLA COMMISSIONE**del 10 luglio 2013****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

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

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

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

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

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

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2013

*Per la Commissione,
a nome del presidente**Jerzy PLEWA
Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 157 del 15.6.2011, pag. 1.

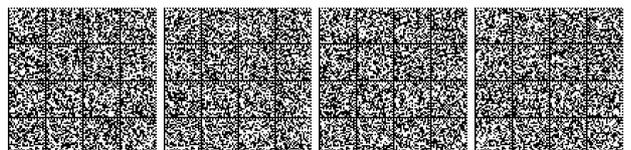


ALLEGATO

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

<i>(EUR/100 kg)</i>		
Codice NC	Codice dei paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0707 00 05	MK	33,9
	TR	105,8
	ZZ	69,9
0709 93 10	TR	128,7
	ZZ	128,7
0805 50 10	AR	82,0
	TR	70,0
	UY	80,2
	ZA	99,2
	ZZ	82,9
0808 10 80	AR	162,5
	BR	93,2
	CL	129,6
	CN	109,5
	NZ	141,2
	US	156,4
	ZA	114,5
	ZZ	129,6
0808 30 90	AR	104,7
	CL	140,3
	CN	66,6
	ZA	120,5
	ZZ	108,0
0809 10 00	IL	275,4
	TR	201,1
	ZZ	238,3
0809 29 00	TR	349,5
	US	793,8
	ZZ	571,7
0809 30	TR	200,5
	ZZ	200,5
0809 40 05	IL	99,1
	MA	99,1
	ZA	125,3
	ZZ	107,8

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



DIRETTIVE

DIRETTIVA 2013/40/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 12 agosto 2013

relativa agli attacchi contro i sistemi di informazione e che sostituisce la decisione quadro 2005/222/GAI del Consiglio

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 83, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Gli obiettivi della presente direttiva sono ravvicinare il diritto penale degli Stati membri nel settore degli attacchi contro i sistemi di informazione, stabilendo norme minime relative alla definizione dei reati e delle sanzioni rilevanti, e migliorare la cooperazione fra le autorità competenti, compresi la polizia e gli altri servizi specializzati degli Stati membri incaricati dell'applicazione della legge, nonché le competenti agenzie e gli organismi specializzati dell'Unione, come Eurojust, Europol e il suo Centro europeo per la criminalità informatica, e l'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA).
- (2) I sistemi di informazione sono un elemento chiave dell'interazione politica, sociale ed economica nell'Unione. La società è fortemente e sempre più dipendente da tali sistemi. Il buon funzionamento e la sicurezza di questi sistemi nell'Unione sono fondamentali per lo sviluppo del mercato interno e di un'economia competitiva e innovativa. La garanzia di un adeguato livello di protezione dei sistemi di informazione dovrebbe rientrare in un efficace quadro globale di misure di prevenzione a corredo delle risposte alla criminalità informatica nell'ambito del diritto penale.
- (3) Gli attacchi ai danni dei sistemi di informazione, in particolare gli attacchi connessi alla criminalità organizzata, sono una minaccia crescente a livello di Unione e mondiale, e la preoccupazione per la possibilità di attacchi terroristici o di matrice politica contro sistemi di informazione che fanno parte dell'infrastruttura critica degli Stati membri e dell'Unione è in aumento. Ciò costituisce una minaccia per la creazione di una società dell'informazione più sicura e di uno spazio di libertà, sicurezza e

giustizia, e richiede pertanto una risposta a livello di Unione, nonché un migliore coordinamento e una migliore cooperazione a livello internazionale.

- (4) Vi sono nell'Unione infrastrutture critiche la cui distruzione o il cui danneggiamento avrebbe un significativo impatto transfrontaliero. Dalla necessità di rafforzare la capacità di protezione delle infrastrutture critiche nell'Unione risulta evidente che le misure contro gli attacchi informatici dovrebbero essere integrate con sanzioni penali rigorose che rispecchino la gravità di tali attacchi. Per infrastrutture critiche si potrebbe intendere un elemento, un sistema o parte di questo ubicato negli Stati membri che è essenziale per il mantenimento delle funzioni vitali della società, della salute, della sicurezza e del benessere economico o sociale delle persone, come gli impianti energetici, le reti di trasporto o le reti governative, e il cui danneggiamento o la cui distruzione avrebbe un impatto significativo in uno Stato membro a causa dell'impossibilità di mantenere tali funzioni.
- (5) Si registra chiaramente una tendenza a perpetrare attacchi su larga scala sempre più pericolosi e ricorrenti contro sistemi di informazione che possono spesso essere critici per gli Stati membri o per particolari funzioni del settore pubblico o privato. Questa tendenza va di pari passo con lo sviluppo di metodi sempre più sofisticati, quali la creazione e l'uso delle cosiddette «botnet», che implica un reato costituito da più stadi, in cui ciascuno stadio singolarmente potrebbe mettere seriamente a rischio i pubblici interessi. La presente direttiva mira, tra l'altro, a introdurre sanzioni penali per la creazione delle «botnet», ossia per l'azione con cui si stabilisce il controllo a distanza di un numero rilevante di computer infettandoli con software maligni per mezzo di attacchi informatici mirati. Una volta creata, la rete infettata di computer che costituiscono la «botnet» può essere attivata a insaputa degli utenti per lanciare un attacco informatico su larga scala, che, solitamente, è in grado di causare danni gravi, ai sensi della presente direttiva. Gli Stati membri possono stabilire cosa costituisce danno grave ai sensi del loro diritto e della loro prassi nazionali, come ad esempio le perturbazioni dei servizi di sistema di rilevante interesse pubblico o la creazione di costi finanziari esorbitanti o la perdita di dati personali o di informazioni sensibili.
- (6) Gli attacchi informatici su larga scala possono causare notevoli danni economici sia attraverso l'interruzione dei sistemi di informazione e delle comunicazioni sia attraverso la perdita o l'alterazione di informazioni riservate commercialmente importanti o di altri dati. Si dovrebbe prestare particolare attenzione alla sensibilizzazione delle piccole e medie imprese innovative con riguardo alle minacce relative a tali attacchi e alla loro vulnerabilità agli stessi, in conseguenza della loro crescente dipendenza dal corretto funzionamento e dalla disponibilità dei sistemi di informazione, e della disponibilità, spesso limitata, di risorse da dedicare alla sicurezza delle informazioni.

⁽¹⁾ GU C 218 del 23.7.2011, pag. 130.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 4 luglio 2013 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 22 luglio 2013.



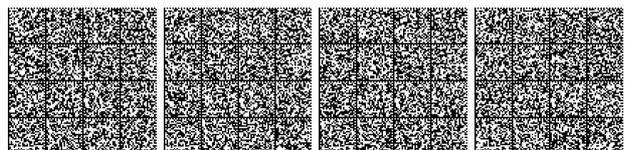
- (7) Per garantire un approccio coerente degli Stati membri nell'applicazione della presente direttiva è importante disporre, in questo settore, di definizioni comuni.
- (8) È necessario giungere a un approccio comune nei confronti degli elementi costitutivi dei reati mediante l'introduzione dei reati comuni di accesso illecito a sistemi di informazione, di interferenza illecita relativamente ai sistemi, di interferenza illecita relativamente ai dati e di intercettazione illecita.
- (9) L'intercettazione comprende, ma non si limita necessariamente a, l'ascolto, il monitoraggio o la sorveglianza del contenuto di comunicazioni e il rilevamento del contenuto dei dati direttamente, mediante l'accesso e l'utilizzo dei sistemi di informazione, o indirettamente, mediante l'uso di dispositivi elettronici di intercettazione elettromagnetica o di intercettazione sulla linea tramite strumenti tecnici.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero prevedere sanzioni per gli attacchi ai danni di sistemi di informazione. Tali sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive e comprendere pene detentive e/o pecuniarie.
- (11) La presente direttiva prevede sanzioni penali almeno nei casi che non siano di minore gravità. Gli Stati membri possono stabilire cosa costituisce un caso di minore gravità ai sensi del loro diritto e della loro prassi nazionali. Un caso può essere considerato di minore gravità, ad esempio, qualora il danno causato dal reato e/o il rischio per gli interessi pubblici o privati, ad esempio per l'integrità di un sistema di informazione o per dati informatici, o per l'integrità, i diritti o altri interessi di una persona, sia insignificante o di natura tale da non rendere necessario imporre una sanzione penale entro i limiti di legge o stabilire una responsabilità penale.
- (12) L'individuazione e la comunicazione di minacce e rischi posti dagli attacchi informatici, nonché la relativa vulnerabilità dei sistemi di informazione, costituiscono un elemento rilevante per un'efficace prevenzione e risposta agli attacchi informatici e del miglioramento della sicurezza dei sistemi di informazione. La previsione di incentivi per la segnalazione di lacune in materia di sicurezza potrebbe contribuire a tal fine. È opportuno che gli Stati membri si adoperino per rendere possibili l'individuazione legale e la segnalazione delle lacune in materia di sicurezza.
- (13) È opportuno prevedere sanzioni più severe quando un attacco contro un sistema di informazione è perpetrato da un'organizzazione criminale quale definita nella decisione quadro 2008/841/GAI del Consiglio, del 24 ottobre 2008, relativa alla lotta contro la criminalità organizzata⁽¹⁾, quando un attacco informatico è condotto su larga scala, in tal modo colpendo un numero significativo di sistemi di informazione, anche quando è diretto alla creazione di una «botnet», o quando un attacco informatico causa danni gravi, anche nel caso in cui sia perpetrato attraverso una «botnet». È altresì opportuno prevedere
- sanzioni più severe quando un attacco è condotto contro un'infrastruttura critica degli Stati membri o dell'Unione.
- (14) Altro elemento importante di un approccio integrato alla criminalità informatica è l'istituzione di efficaci misure contro il furto d'identità e altri reati connessi all'identità. L'eventuale bisogno di un'azione dell'Unione contro tale tipo di comportamento criminale potrebbe anche essere considerato nel contesto di una valutazione della necessità di uno strumento orizzontale e globale dell'Unione.
- (15) Nelle conclusioni del 27-28 novembre 2008, il Consiglio ha indicato che dovrebbe essere elaborata una nuova strategia con gli Stati membri e la Commissione, tenendo conto del contenuto della Convenzione del 2001 del Consiglio d'Europa sulla criminalità informatica. Tale Convenzione è il quadro giuridico di riferimento per la lotta contro la criminalità informatica, compresi gli attacchi contro i sistemi di informazione. La presente direttiva si basa su tale Convenzione. Il completamento del processo di ratifica di tale Convenzione il prima possibile da parte di tutti gli Stati membri dovrebbe essere considerata una priorità.
- (16) Tenuto conto delle varie modalità con cui possono essere effettuati gli attacchi e della rapida evoluzione degli hardware e dei software, la presente direttiva fa riferimento a strumenti che possono essere utilizzati per commettere i reati in essa previsti. Tali strumenti potrebbero includere software maligni, fra cui quelli capaci di creare botnet, usati per perpetrare attacchi informatici. Anche se un tale strumento è idoneo o particolarmente idoneo a commettere i reati previsti nella presente direttiva, è possibile che sia stato prodotto per fini legittimi. Data la necessità di evitare una criminalizzazione di tali strumenti, quando essi siano prodotti e commercializzati per fini legittimi, come la verifica dell'affidabilità dei prodotti di tecnologia dell'informazione o la sicurezza dei sistemi di informazione, oltre al requisito dell'intenzione generale, deve essere soddisfatto anche il requisito dell'intenzione diretta di utilizzare tali strumenti per commettere uno o più reati previsti nella presente direttiva.
- (17) La presente direttiva non prevede responsabilità penale qualora siano soddisfatti i criteri oggettivi dei reati previsti nella presente direttiva, ma gli atti siano compiuti senza dolo, ad esempio qualora una persona non sappia che l'accesso non è autorizzato o nel caso di incarichi di collaudo o di protezione di sistemi di informazione, ad esempio qualora una persona sia incaricata da un'impresa o da un venditore di verificare la resistenza del loro sistema di sicurezza. Nel contesto della presente direttiva, per gli obblighi o gli accordi contrattuali intesi a limitare l'accesso ai sistemi di informazione tramite norme d'uso o condizioni del servizio, nonché per controversie lavorative riguardo all'accesso e all'uso di sistemi di informazione di un datore di lavoro per scopi privati, non dovrebbe essere prevista responsabilità penale, quando l'accesso in tali circostanze sia ritenuto non autorizzato e, pertanto, costituisca l'unico presupposto per l'esercizio dell'azione penale. La presente direttiva non pregiudica il diritto di accesso alle informazioni, quale stabilito nel diritto nazionale e dell'Unione, ma al contempo non può costituire una giustificazione per l'accesso illecito o arbitrario alle informazioni.

⁽¹⁾ GU L 300 dell'11.11.2008, pag. 42.



- (18) Gli attacchi informatici potrebbero essere agevolati da svariate circostanze, come nel caso in cui l'autore del reato nell'ambito dell'esercizio della sua attività lavorativa abbia accesso ai sistemi di sicurezza connessi ai sistemi di informazione colpiti. È opportuno che, nel contesto del diritto nazionale, tali circostanze siano tenute in considerazione durante i procedimenti penali, ove opportuno.
- (19) Gli Stati membri dovrebbero prevedere nel loro diritto nazionale circostanze aggravanti in conformità delle norme applicabili stabilite nei rispettivi ordinamenti giuridici in materia di circostanze aggravanti. Essi dovrebbero garantire che tali circostanze aggravanti possano essere tenute in conto dai giudici allorché giudicano gli autori di reati. La valutazione di tali circostanze, assieme agli altri elementi fattuali della singola fattispecie, resta discrezione del giudice.
- (20) La presente direttiva non disciplina le condizioni per l'esercizio della competenza giurisdizionale su uno dei reati da essa contemplati, quali una querela della vittima nel luogo in cui il reato è stato commesso o una segnalazione dello Stato in cui è stato commesso, o il fatto che l'autore del reato non sia stato perseguito nel luogo in cui è stato commesso il reato.
- (21) Nel contesto della presente direttiva gli Stati e gli organismi pubblici sono del tutto vincolati a garantire il rispetto dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, conformemente ai vigenti obblighi internazionali.
- (22) La presente direttiva rafforza l'importanza delle reti, come la rete di punti di contatto del G8 o quella del Consiglio d'Europa, disponibili ventiquattr'ore su ventiquattro e sette giorni su sette. Tali punti di contatto dovrebbero poter prestare un'efficace assistenza, ad esempio agevolando lo scambio di pertinenti informazioni disponibili e la fornitura di consulenza tecnica o di informazioni giuridiche ai fini delle indagini o dei procedimenti relativi a reati connessi a sistemi di informazione e dati a essi associati che coinvolgono lo Stato membro richiedente. Per assicurare il buon funzionamento delle reti, ciascun punto di contatto dovrebbe essere in grado di comunicare con la massima urgenza con il punto di contatto di un altro Stato membro avvalendosi, tra l'altro, del supporto di personale addestrato e attrezzato. Data la rapidità con cui possono essere lanciati gli attacchi informatici su larga scala, gli Stati membri dovrebbero essere in grado di rispondere prontamente alle richieste urgenti provenienti da questa rete di punti di contatto. In casi siffatti può essere opportuno che la richiesta di informazioni, per garantirne la rapida evasione da parte dello Stato membro richiesto, sia accompagnata da un contatto telefonico e che i riscontri siano forniti entro otto ore.
- (23) La cooperazione tra le autorità pubbliche da un lato, e il settore privato e la società civile dall'altro, è di grande importanza per prevenire e combattere gli attacchi contro i sistemi di informazione. È necessario promuovere e migliorare la cooperazione tra fornitori di servizi, produttori, organismi preposti all'applicazione della legge e autorità giudiziarie, nel pieno rispetto dello stato di diritto. Tale cooperazione potrebbe includere, ad esempio, l'assistenza da parte dei fornitori di servizi al fine di conservare possibili prove, fornire elementi che aiutino a identificare gli autori dei reati e, in ultima istanza, disattivare totalmente o parzialmente, conformemente al diritto e alla prassi nazionali, i sistemi di informazione o le funzioni che siano stati compromessi o utilizzati a fini illegali. Gli Stati membri dovrebbero altresì prendere in considerazione la creazione di reti di cooperazione e di partenariato con fornitori di servizi e produttori per lo scambio di informazioni relativamente ai reati che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
- (24) È necessario raccogliere dati comparabili sui reati previsti nella presente direttiva. I dati pertinenti dovrebbero essere messi a disposizione delle agenzie e degli organismi specializzati dell'Unione, come Europol ed ENISA, in linea con le loro funzioni e necessità di informazione, per ottenere un quadro più completo del problema della criminalità informatica e della sicurezza delle reti e dell'informazione a livello di Unione e contribuire così alla formulazione di una risposta più efficace. Gli Stati membri dovrebbero trasmettere informazioni sul *modus operandi* degli autori dei reati a Europol e al suo Centro europeo per la lotta alla criminalità informatica ai fini dell'effettuazione di valutazioni delle minacce e di analisi strategiche in merito alla criminalità informatica conformemente alla decisione 2009/371/GAI del Consiglio, del 6 aprile 2009, che istituisce l'Ufficio europeo di Polizia (Europol) ⁽¹⁾. La comunicazione di informazioni può agevolare una migliore comprensione delle minacce attuali e future, contribuendo così a una più idonea e mirata formulazione di decisioni sulla lotta e la prevenzione degli attacchi contro i sistemi di informazione.
- (25) La Commissione dovrebbe presentare una relazione sull'applicazione della presente direttiva e formulare eventuali proposte legislative necessarie che potrebbero portare ad un ampliamento del suo ambito di applicazione, tenendo conto dell'evoluzione nell'ambito della criminalità informatica. Tale evoluzione potrebbe comprendere gli sviluppi tecnologici, ad esempio quelli che consentono un'applicazione più efficace della legge nel settore degli attacchi contro i sistemi di informazione o che facilitano la prevenzione di tali attacchi o la riduzione al minimo del loro impatto. A tal fine, la Commissione dovrebbe tenere conto delle analisi e delle relazioni disponibili, realizzate da attori pertinenti e, in particolare, da Europol e dall'ENISA.
- (26) Al fine di combattere efficacemente la criminalità informatica, è necessario aumentare la resilienza dei sistemi di informazione, adottando le misure adeguate per proteggerli in modo più efficace contro gli attacchi informatici. Gli Stati membri dovrebbero adottare le misure necessarie per proteggere le loro infrastrutture critiche dagli attacchi informatici e in tale ambito dovrebbero prendere in considerazione la protezione dei loro sistemi di

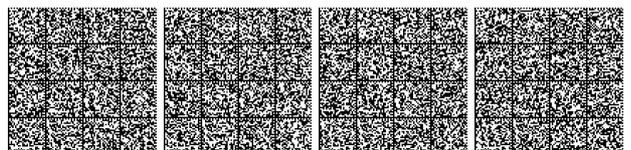
(1) GU L 121 del 15.5.2009, pag. 37.



- informazione e dei dati associati. Costituisce parte essenziale di un approccio globale a una lotta efficace contro la criminalità informatica assicurare un adeguato livello di protezione e di sicurezza dei sistemi di informazione a opera di persone giuridiche, ad esempio in relazione ai servizi di comunicazione elettronica di pubblico accesso, conformemente alla vigente legislazione dell'Unione in materia di vita privata e comunicazioni elettroniche e protezione dei dati. Dovrebbero essere forniti livelli di protezione adeguati contro le minacce e le vulnerabilità ragionevolmente individuabili in maniera corrispondente allo stato dell'arte degli specifici settori e alle specifiche situazioni di trattamento dei dati. Il costo e l'onere di tale protezione dovrebbero essere commisurati al danno potenziale procurato da un attacco informatico ai soggetti interessati. Gli Stati membri sono incoraggiati a prevedere, nell'ambito del loro diritto nazionale, pertinenti misure per l'attribuzione di responsabilità per i casi in cui una persona giuridica non abbia manifestamente fornito un adeguato livello di protezione contro gli attacchi informatici.
- (27) Le rilevanti lacune e le notevoli differenze nel diritto e nelle procedure penali degli Stati membri nel settore degli attacchi contro i sistemi di informazione possono ostacolare la lotta contro la criminalità organizzata e il terrorismo e possono complicare un'efficace cooperazione di polizia e giudiziaria in questo settore. Il carattere transnazionale e senza frontiere dei moderni sistemi di informazione fa sì che gli attacchi contro tali sistemi abbiano una dimensione transfrontaliera, e rende evidente la necessità urgente di adottare azioni ulteriori per il ravvicinamento del diritto penale in questo settore. L'attuazione e l'applicazione adeguate della decisione quadro 2009/948/GAI del Consiglio, del 30 novembre 2009, sulla prevenzione e la risoluzione dei conflitti relativi all'esercizio della giurisdizione nei procedimenti penali ⁽¹⁾, dovrebbero inoltre agevolare il coordinamento dell'azione penale nei casi di attacchi contro i sistemi di informazione. Gli Stati membri, in collaborazione con l'Unione, dovrebbero altresì cercare di migliorare la cooperazione internazionale relativamente alla sicurezza dei sistemi di informazione, delle reti informatiche e dei dati informatici. Qualsiasi accordo internazionale riguardante lo scambio di dati dovrebbe tenere debito conto della sicurezza del trasferimento e dello stoccaggio dei dati.
- (28) Una migliore cooperazione tra competenti organismi preposti all'applicazione della legge e autorità giudiziarie in tutta l'Unione è essenziale ai fini di una lotta efficace contro la criminalità informatica. In tale contesto, si dovrebbe incoraggiare l'intensificazione degli sforzi, intesi a fornire una formazione adeguata alle pertinenti autorità, al fine di aumentare la comprensione della criminalità informatica e del suo impatto e promuovere la cooperazione e lo scambio di migliori pratiche, ad esempio attraverso le competenti agenzie e organismi specializzati dell'Unione. Tale formazione dovrebbe mirare, tra l'altro, ad aumentare il grado di conoscenza dei diversi ordinamenti giuridici nazionali, delle possibili sfide giuridiche e tecniche da affrontare nelle indagini penali e della ripartizione delle competenze tra le competenti autorità nazionali.
- (29) La presente direttiva rispetta i diritti umani e le libertà fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare, dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e dalla convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, inclusi la protezione dei dati personali, il diritto alla riservatezza, la libertà di espressione e d'informazione, il diritto a un processo equo, la presunzione di innocenza e i diritti della difesa così come i principi della legalità e della proporzionalità dei reati e delle pene. In particolare, la presente direttiva è volta a garantire il pieno rispetto di tali diritti e principi e deve essere attuata di conseguenza.
- (30) La protezione dei dati personali costituisce un diritto fondamentale conformemente all'articolo 16, paragrafo 1, TFUE e all'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali. Pertanto, qualsiasi trattamento di dati personali nell'ambito dell'attuazione della presente direttiva dovrebbe avvenire nel pieno rispetto del pertinente diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati.
- (31) A norma dell'articolo 3 del protocollo sulla posizione del Regno Unito e dell'Irlanda rispetto allo spazio di libertà, sicurezza e giustizia, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, detti Stati membri hanno notificato che desiderano partecipare all'adozione e all'applicazione della presente direttiva.
- (32) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo sulla posizione della Danimarca, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente direttiva, non è da essa vincolata né è soggetta alla sua applicazione.
- (33) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, segnatamente assoggettare gli attacchi ai danni di sistemi di informazione in tutti gli Stati membri a sanzioni penali effettive, proporzionate e dissuasive, e migliorare e incoraggiare la cooperazione giudiziaria, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, e possono dunque, a motivo della loro portata o dei loro effetti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (34) La presente direttiva mira a modificare e ampliare le disposizioni della decisione quadro 2005/222/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa agli attacchi contro i sistemi di informazione ⁽²⁾. Poiché le modifiche da apportare sono sostanziali per numero e natura, a fini di chiarezza, è opportuno che la decisione quadro 2005/222/GAI sia integralmente sostituita per gli Stati membri che partecipano all'adozione della presente direttiva,

⁽¹⁾ GU L 328 del 15.12.2009, pag. 42.

⁽²⁾ GU L 69 del 16.3.2005, pag. 67.



HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva stabilisce norme minime per la definizione dei reati e delle sanzioni nel settore degli attacchi contro i sistemi di informazione. Essa mira inoltre a facilitare la prevenzione di tali reati e a migliorare la cooperazione tra autorità giudiziarie e altre autorità competenti.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- a) «sistema di informazione»: un'apparecchiatura o gruppo di apparecchiature interconnesse o collegate, uno o più dei quali svolge un trattamento automatico di dati informatici secondo un programma, nonché i dati informatici immagazzinati da tale apparecchiatura o gruppo di apparecchiature, trattati, estratti o trasmessi dagli stessi ai fini della loro gestione, uso, protezione e manutenzione;
- b) «dati informatici»: una rappresentazione di fatti, informazioni o concetti in una forma che può essere trattata in un sistema di informazione, compreso un programma atto a far svolgere una funzione a un sistema di informazione;
- c) «persona giuridica»: un'entità che ha lo status di persona giuridica in forza del diritto applicabile; la definizione non include gli Stati o gli organismi pubblici che agiscono nell'esercizio dell'autorità statale o le organizzazioni pubbliche internazionali;
- d) «senza diritto»: una condotta di cui alla presente direttiva, ivi inclusi l'accesso, l'interferenza o l'intercettazione, che non è autorizzata da parte del proprietario o da un altro titolare di diritti sul sistema o su una sua parte, ovvero non consentiti a norma del diritto nazionale.

Articolo 3

Accesso illecito a sistemi di informazione

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che, se intenzionale, l'accesso senza diritto a un sistema di informazione o a una parte dello stesso, sia punibile come reato qualora sia commesso in violazione di una misura di sicurezza, almeno per i casi che non sono di minore gravità.

Articolo 4

Interferenza illecita relativamente ai sistemi

Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che l'atto di ostacolare gravemente o interrompere il funzionamento di un sistema di informazione mediante l'immissione di dati informatici, la trasmissione, il danneggiamento, la cancellazione, il deterioramento, l'alterazione o la soppressione di tali dati o rendendo tali dati inaccessibili, compiuto intenzionalmente e senza diritto, sia punito come reato almeno per i casi che non sono di minore gravità.

Articolo 5

Interferenza illecita relativamente ai dati

Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che l'atto di cancellare, danneggiare, deteriorare, alterare, sopprimere

dati informatici in un sistema di informazione, o di rendere tali dati inaccessibili, compiuto intenzionalmente e senza diritto, sia punibile come reato, almeno per i casi che non sono di minore gravità.

Articolo 6

Intercettazione illecita

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché l'intercettazione, tramite strumenti tecnici, di trasmissioni non pubbliche di dati informatici verso, da o all'interno di un sistema di informazione, incluse le emissioni elettromagnetiche da un sistema di informazione che trasmette tali dati informatici, compiuta intenzionalmente e senza diritto, sia punibile come reato, almeno per i casi che non sono di minore gravità.

Articolo 7

Strumenti utilizzati per commettere i reati

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché la fabbricazione, la vendita, l'approvvigionamento per l'uso, l'importazione, la distribuzione o la messa a disposizione in altro modo intenzionali di uno dei seguenti strumenti, compiuti senza diritto e con l'intenzione di utilizzarli al fine di commettere uno dei reati di cui agli articoli da 3 a 6, siano punibili come reato, almeno per i casi che non sono di minore gravità:

- a) un programma per computer, destinato o modificato principalmente al fine di commettere uno dei reati di cui agli articoli da 3 a 6;
- b) una password di un computer, un codice d'accesso, o dati simili che permettono di accedere in tutto o in parte a un sistema di informazione.

Articolo 8

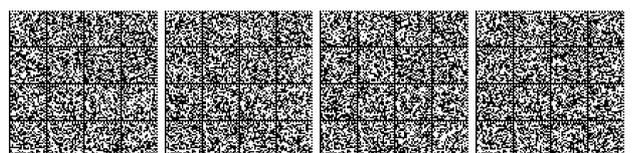
Istigazione, favoreggiamento, concorso e tentativo

1. Gli Stati membri garantiscono che l'istigazione o il favoreggiamento e il concorso nella commissione di un reato di cui agli articoli da 3 a 7 siano punibili come reato.
2. Gli Stati membri garantiscono che il tentativo di commettere un reato di cui agli articoli 4 e 5 sia punibile come reato.

Articolo 9

Sanzioni

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che i reati di cui agli articoli da 3 a 8 siano punibili con sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive.
2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che i reati di cui agli articoli da 3 a 7 siano punibili con una pena detentiva massima non inferiore a due anni, almeno per i casi che non sono di minore gravità.
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che i reati di cui agli articoli 4 e 5, se commessi intenzionalmente, siano punibili con una pena detentiva massima non



inferiore a tre anni, se un numero significativo di sistemi di informazione è stato colpito avvalendosi di uno degli strumenti di cui all'articolo 7, destinato o modificato principalmente a tal fine.

4. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che i reati di cui agli articoli 4 e 5 siano punibili con una pena detentiva massima non inferiore a cinque anni, qualora:

- a) siano commessi nell'ambito di un'organizzazione criminale quale definita nella decisione quadro 2008/841/GAI, indipendentemente dalla sanzione ivi prevista;
- b) causino danni gravi; o
- c) siano commessi ai danni di un sistema di informazione di un'infrastruttura critica.

5. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che, qualora i reati di cui agli articoli 4 e 5 siano commessi abusando dei dati personali di un'altra persona allo scopo di guadagnare la fiducia di terzi, in tal modo arrecando un danno al legittimo proprietario dell'identità, ciò possa, conformemente al diritto nazionale, essere considerato una circostanza aggravante, purché tale circostanza non sia già contemplata da un altro reato punibile a norma del diritto nazionale.

Articolo 10

Responsabilità delle persone giuridiche

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che le persone giuridiche possano essere ritenute responsabili dei reati di cui agli articoli da 3 a 8, commessi a loro vantaggio da qualsiasi persona, che agisca a titolo individuale o in quanto membro di un organismo della persona giuridica, e che detenga una posizione dominante in seno alla persona giuridica basata:

- a) sul potere di rappresentanza della persona giuridica;
- b) sul potere di prendere decisioni per conto della persona giuridica;
- c) sul potere di esercitare il controllo in seno alla persona giuridica.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che le persone giuridiche possano essere ritenute responsabili qualora la mancata sorveglianza o il mancato controllo da parte di una persona di cui al paragrafo 1 abbia permesso la commissione, da parte di una persona sotto la sua autorità, di uno dei reati di cui agli articoli da 3 a 8 a vantaggio di tale persona giuridica.

3. La responsabilità delle persone giuridiche a norma dei paragrafi 1 e 2 non esclude l'avvio di procedimenti penali contro le persone fisiche che siano autori o istigatori o abbiano concorso in uno dei reati di cui agli articoli da 3 a 8.

Articolo 11

Sanzioni applicabili alle persone giuridiche

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che una persona giuridica ritenuta responsabile a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, sia punibile con sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, che comprendano sanzioni pecunia-

rie penali o non penali e che possano comprendere altre sanzioni, quali:

- a) l'esclusione dal godimento di un beneficio o aiuto pubblico;
- b) l'interdizione temporanea o permanente dall'esercizio di attività commerciali;
- c) l'assoggettamento a sorveglianza giudiziaria;
- d) provvedimenti giudiziari di scioglimento;
- e) la chiusura temporanea o permanente degli stabilimenti che sono stati usati per commettere il reato.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che una persona giuridica ritenuta responsabile a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, sia punibile con sanzioni o altre misure effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 12

Competenza giurisdizionale

1. Gli Stati membri stabiliscono la propria competenza giurisdizionale relativamente ai reati di cui agli articoli da 3 a 8 quando il reato sia stato commesso:

- a) in tutto o in parte sul loro territorio; o
- b) da un loro cittadino, quanto meno nei casi in cui l'atto costituisce un reato nel luogo in cui è stato commesso.

2. Nello stabilire la propria competenza giurisdizionale conformemente al paragrafo 1, lettera a), uno Stato membro assicura di avere competenza giurisdizionale qualora:

- a) l'autore abbia commesso il reato mentre era fisicamente presente nel suo territorio, indipendentemente dal fatto che il reato sia stato o meno commesso contro un sistema di informazione nel suo territorio; o
- b) il reato sia stato commesso contro un sistema di informazione nel suo territorio, indipendentemente dal fatto che l'autore del reato fosse o meno fisicamente presente nel suo territorio al momento della commissione del reato.

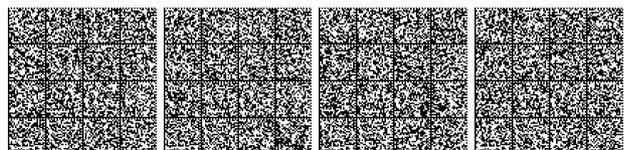
3. Uno Stato membro informa la Commissione ove decida di stabilire la competenza giurisdizionale per un reato di cui agli articoli da 3 a 8 commesso al di fuori del suo territorio, anche qualora:

- a) l'autore del reato risieda abitualmente nel suo territorio; o
- b) il reato sia commesso a vantaggio di una persona giuridica che ha sede nel suo territorio.

Articolo 13

Scambio di informazioni

1. Per lo scambio di informazioni relative ai reati di cui agli articoli da 3 a 8, gli Stati membri garantiscono di predisporre un punto di contatto operativo nazionale e di utilizzare la rete esistente di punti di contatto operativi disponibili ventiquattr'ore su ventiquattro e sette giorni su sette. Gli Stati membri garantiscono inoltre di predisporre procedure tali da consentire all'autorità competente, in caso di richieste urgenti di assistenza, di indicare, entro otto ore dalla richiesta, almeno se la richiesta sarà soddisfatta e la forma e il tempo stimato per tale risposta.



2. Gli Stati membri informano la Commissione in merito al proprio punto di contatto di cui al paragrafo 1. La Commissione trasmette tali informazioni agli altri Stati membri e alle competenti agenzie e organismi specializzati dell'Unione.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che siano disponibili idonei canali di comunicazione per agevolare le comunicazioni alle autorità nazionali competenti sui reati di cui all'articolo da 3 a 6 senza indebito ritardo.

Articolo 14

Monitoraggio e statistiche

1. Gli Stati membri provvedono a predisporre un sistema di registrazione, produzione e fornitura di dati statistici sui reati di cui agli articoli da 3 a 7.

2. I dati statistici di cui al paragrafo 1 riguardano come minimo i dati esistenti sul numero dei reati di cui agli articoli da 3 a 7 registrati dagli Stati membri e il numero di persone che sono state oggetto di un procedimento giudiziario e che sono state condannate per i reati di cui agli articoli da 3 a 7.

3. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i dati raccolti a norma del presente articolo. La Commissione provvede alla pubblicazione di una revisione consolidata delle relazioni statistiche e a trasmetterla alle competenti agenzie e organismi specializzati dell'Unione.

Articolo 15

Sostituzione della decisione quadro 2005/222/GAI

La decisione quadro 2005/222/GAI è sostituita in relazione agli Stati membri che partecipano all'adozione della presente direttiva, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi al termine per il recepimento della decisione quadro nel diritto nazionale.

In relazione agli Stati membri che partecipano all'adozione della presente direttiva, i riferimenti alla decisione quadro 2005/222/GAI si intendono fatti alla presente direttiva.

Articolo 16

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 4 settembre 2015.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni che recepiscono nei rispettivi diritti nazionali gli obblighi imposti dalla presente direttiva.

3. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

Articolo 17

Relazione

Entro il 4 settembre 2017 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che valuta in quale misura gli Stati membri abbiano adottato le misure necessarie per conformarsi alla presente direttiva, corredata, se del caso, di proposte legislative. La Commissione tiene altresì conto degli sviluppi tecnici e giuridici in materia di criminalità informatica, con particolare riguardo all'ambito di applicazione della presente direttiva.

Articolo 18

Entrata in vigore

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

Articolo 19

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva conformemente ai trattati.

Fatto a Bruxelles, il 12 agosto 2013

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

L. LINKEVIČIUS



MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

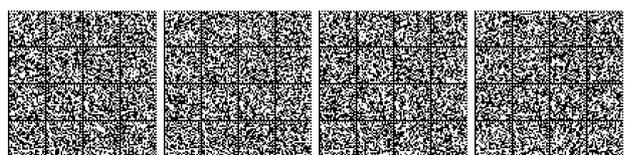
- **presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-85082147**
- **presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it.**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato
Direzione Marketing e Vendite
Via Salaria, 1027
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.





GAZZETTA  UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

**CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° GENNAIO 2013**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

		<u>CANONE DI ABBONAMENTO</u>
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari: (di cui spese di spedizione € 257,04)* (di cui spese di spedizione € 128,52)*	- annuale € 438,00 - semestrale € 239,00
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale: (di cui spese di spedizione € 19,29)* (di cui spese di spedizione € 9,64)*	- annuale € 68,00 - semestrale € 43,00
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE: (di cui spese di spedizione € 41,27)* (di cui spese di spedizione € 20,63)*	- annuale € 168,00 - semestrale € 91,00
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali: (di cui spese di spedizione € 15,31)* (di cui spese di spedizione € 7,65)*	- annuale € 65,00 - semestrale € 40,00
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni: (di cui spese di spedizione € 50,02)* (di cui spese di spedizione € 25,01)*	- annuale € 167,00 - semestrale € 90,00
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali: (di cui spese di spedizione € 383,93)* (di cui spese di spedizione € 191,46)*	- annuale € 819,00 - semestrale € 431,00

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI

(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita: serie generale	€ 1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo serie speciale, <i>concorsi</i> , prezzo unico	€ 1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

(di cui spese di spedizione € 128,06)*
(di cui spese di spedizione € 73,81)*

- annuale € **300,00**
- semestrale € **165,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

(di cui spese di spedizione € 39,73)*
(di cui spese di spedizione € 20,77)*

- annuale € **86,00**
- semestrale € **55,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00
(€ 0,83+ IVA)

Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 21%.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo	€ 190,00
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%	€ 180,50
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00

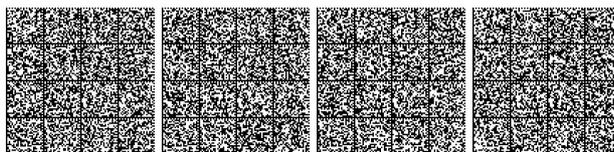
I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.





* 4 5 - 4 1 0 6 0 0 1 3 0 9 0 5 *

€ 6,00

