

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I	<i>Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità</i>	
	Regolamento (CE) n. 107/2002 della Commissione, del 21 gennaio 2002, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli	1
	Regolamento (CE) n. 108/2002 della Commissione, del 21 gennaio 2002, che modifica i prezzi rappresentativi e i dazi addizionali all'importazione per taluni prodotti del settore dello zucchero	3
	Regolamento (CE) n. 109/2002 della Commissione, del 21 gennaio 2002, che stabilisce i prezzi comunitari alla produzione e i prezzi comunitari all'importazione per i garofani e le rose in applicazione del regime che disciplina l'importazione di taluni prodotti della floricoltura originari di Cipro, di Israele, della Giordania, del Marocco, nonché della Cisgiordania e della Striscia di Gaza	5
	Regolamento (CE) n. 110/2002 della Commissione, del 21 gennaio 2002, che ripristina il dazio doganale preferenziale all'importazione di garofani a fiore singolo (standard) originari della Cisgiordania e della Striscia di Gaza	7
*	Direttiva 2001/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2001, che modifica la direttiva 94/57/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime ⁽¹⁾	9
*	Direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2001, che modifica la direttiva 95/21/CE del Consiglio relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo)	17



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

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

Spedizione in abbonamento postale, articolo 2, comma 20/C, legge 662/96 — Milano.

Consiglio

2002/40/CE:

- * **Decisione del Consiglio, del 6 dicembre 2001, concernente la conclusione dell'accordo in forma di scambio di lettere relativo all'applicazione provvisoria del protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica di Guinea-Bissau sulla pesca al largo della costa della Guinea-Bissau, per il periodo dal 16 giugno 2001 al 15 giugno 2006** 32
- Accordo in forma di scambio di lettere relativo all'applicazione provvisoria del protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica di Guinea-Bissau sulla pesca al largo della costa della Guinea-Bissau, per il periodo dal 16 giugno 2001 al 15 giugno 2006 34
- Protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica della Guinea-Bissau sulla pesca al largo della costa della Guinea-Bissau, per il periodo dal 16 giugno 2001 al 15 giugno 2006 35

Commissione

2002/41/CE:

- * **Decisione della Commissione, del 21 gennaio 2002, che stabilisce modalità supplementari per la concessione dell'autorizzazione di trasferimento dei suini dalle aziende situate nelle zone di protezione e di sorveglianza istituite in Spagna a seguito della peste suina classica ⁽¹⁾ [notificata con il numero C(2002) 105]** 47

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

I

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

REGOLAMENTO (CE) N. 107/2002 DELLA COMMISSIONE
del 21 gennaio 2002
recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di
entrata di alcuni ortofrutticoli

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3223/94 della Commissione, del 21 dicembre 1994, recante modalità di applicazione del regime di importazione degli ortofrutticoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1498/98 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

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

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 22 gennaio 2002.

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

Fatto a Bruxelles, il 21 gennaio 2002.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 337 del 24.12.1994, pag. 66.

⁽²⁾ GU L 198 del 15.7.1998, pag. 4.

ALLEGATO

**al regolamento della Commissione, del 21 gennaio 2002, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione
ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli**

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	052	121,9
	204	102,1
	212	121,5
	624	242,6
	999	147,0
0707 00 05	052	190,2
	628	191,7
	999	190,9
0709 90 70	052	185,4
	204	348,6
	999	267,0
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	56,2
	204	59,0
	212	45,4
	220	52,1
	508	13,4
	999	45,2
0805 20 10	204	94,3
	999	94,3
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	60,6
	464	94,0
	624	81,5
	999	78,7
	0805 50 10	052
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	600	48,8
	999	52,3
	060	38,2
	400	109,1
	404	95,8
	720	113,6
	728	105,5
0808 20 50	999	92,4
	400	111,4
	512	64,6
	720	88,1
	999	88,0

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

REGOLAMENTO (CE) N. 108/2002 DELLA COMMISSIONE
del 21 gennaio 2002
che modifica i prezzi rappresentativi e i dazi addizionali all'importazione per taluni prodotti del settore dello zucchero

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

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

visto il regolamento (CE) n. 1423/95 della Commissione, del 23 giugno 1995, recante modalità di applicazione per l'importazione di prodotti del settore dello zucchero diversi dalle melasse ⁽²⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 624/98 ⁽³⁾, in particolare l'articolo 1, paragrafo 2, secondo comma e l'articolo 3, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Gli importi dei prezzi rappresentativi e dei dazi addizionali applicabili all'importazione di zucchero bianco, di zucchero greggio e di alcuni sciroppi sono stati fissati dal regolamento (CE) n. 1309/2001 della Commis-

sione ⁽⁴⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 104/2002 ⁽⁵⁾.

- (2) L'applicazione delle norme e delle modalità di fissazione indicate nel regolamento (CE) n. 1423/95 ai dati di cui dispone la Commissione rende necessario modificare gli importi attualmente in vigore conformemente all'allegato del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I prezzi rappresentativi e i dazi addizionali applicabili all'importazione dei prodotti indicati all'articolo 1, del regolamento (CE) n. 1423/95 sono fissati nell'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 22 gennaio 2002.

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

Fatto a Bruxelles, il 21 gennaio 2002.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 178 del 30.6.2001, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 141 del 24.6.1995, pag. 16.

⁽³⁾ GU L 85 del 20.3.1998, pag. 5.

⁽⁴⁾ GU L 177 del 30.6.2001, pag. 21.

⁽⁵⁾ GU L 17 del 19.1.2002, pag. 50.

ALLEGATO

del regolamento della Commissione, del 21 gennaio 2002, che modifica i prezzi rappresentativi e i dazi addizionali applicabili all'importazione di zucchero bianco, di zucchero greggio e dei prodotti di cui al codice NC 1702 90 99

(in EUR)

Codice NC	Prezzi rappresentativi per 100 kg netti di prodotto	Dazio addizionale per 100 kg netti di prodotto
1701 11 10 ⁽¹⁾	21,61	5,50
1701 11 90 ⁽¹⁾	21,61	10,82
1701 12 10 ⁽¹⁾	21,61	5,31
1701 12 90 ⁽¹⁾	21,61	10,30
1701 91 00 ⁽²⁾	29,85	10,31
1701 99 10 ⁽²⁾	29,85	5,79
1701 99 90 ⁽²⁾	29,85	5,79
1702 90 99 ⁽³⁾	0,30	0,35

⁽¹⁾ Fissazione per la qualità tipo definita all'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 431/68 del Consiglio (GU L 89 del 10.4.1968, pag. 3) modificato.

⁽²⁾ Fissazione per la qualità tipo definita all'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 793/72 del Consiglio (GU L 94 del 21.4.1972, pag. 1).

⁽³⁾ Fissazione per 1 % di tenore in saccarosio.

REGOLAMENTO (CE) N. 109/2002 DELLA COMMISSIONE
del 21 gennaio 2002

che stabilisce i prezzi comunitari alla produzione e i prezzi comunitari all'importazione per i garofani e le rose in applicazione del regime che disciplina l'importazione di taluni prodotti della floricoltura originari di Cipro, di Israele, della Giordania, del Marocco, nonché della Cisgiordania e della Striscia di Gaza

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 4088/87 del Consiglio, del 21 dicembre 1987, che stabilisce le condizioni di applicazione dei dazi doganali preferenziali all'importazione di taluni prodotti della floricoltura originari di Cipro, di Israele, della Giordania, del Marocco, nonché della Cisgiordania e della Striscia di Gaza ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1300/97 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a),

considerando quanto segue:

In applicazione dell'articolo 2, paragrafo 2 e dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4088/87, ogni due settimane sono fissati i prezzi comunitari all'importazione e i prezzi comunitari alla produzione per i garofani a fiore singolo (standard), i garofani a fiore multiplo (spray), le rose a fiore grande e le rose a fiore piccolo, applicabili per periodi di due settimane. A norma dell'articolo 1 ter del regolamento (CEE) n. 700/88 della Commissione, del 17 marzo 1988, recante modalità di applicazione del regime applicabile all'importazione nella Comunità di determinati prodotti della floricoltura originari di Cipro, di Israele, della Giordania e del Marocco, nonché della Cisgiordania e della Striscia di Gaza ⁽³⁾, modificato da ultimo dal

regolamento (CE) n. 2062/97 ⁽⁴⁾, tali prezzi sono fissati per periodi di due settimane in base a dati ponderati forniti dagli Stati membri. È importante fissare immediatamente tali prezzi per poter stabilire i dazi doganali applicabili. A tal fine, è opportuno disporre l'entrata in vigore immediata del presente regolamento.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I prezzi comunitari alla produzione e i prezzi comunitari all'importazione per i garofani a fiore singolo (standard), i garofani a fiore multiplo (spray), le rose a fiore grande e le rose a fiore piccolo, previsti dall'articolo 1 ter del regolamento (CEE) n. 700/88, sono fissati nell'allegato per un periodo di due settimane.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 22 gennaio 2002.

Esso si applica dal 23 gennaio al 5 febbraio 2002.

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

Fatto a Bruxelles, il 21 gennaio 2002.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 382 del 31.12.1987, pag. 22.

⁽²⁾ GU L 177 del 5.7.1997, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 72 del 18.3.1988, pag. 16.

⁽⁴⁾ GU L 289 del 22.10.1997, pag. 1.

ALLEGATO

del regolamento della Commissione, del 21 gennaio 2002, che stabilisce i prezzi comunitari alla produzione e i prezzi comunitari all'importazione per i garofani e le rose in applicazione del regime che disciplina l'importazione di taluni prodotti della floricoltura originari di Cipro, di Israele, della Giordania, del Marocco, nonché della Cisgiordania e della Striscia di Gaza

(in EUR/100 pezzi)

Periodo: dal 23 gennaio al 5 febbraio 2002

Prezzi comunitari alla produzione	Garofani a fiore singolo (standard)	Garofani a fiore multiplo (spray)	Rose a fiore grande	Rose a fiore piccolo
	18,84	12,61	43,14	17,04
Prezzi comunitari all'importazione	Garofani a fiore singolo (standard)	Garofani a fiore multiplo (spray)	Rose a fiore grande	Rose a fiore piccolo
Israele	14,66	—	18,31	14,62
Marocco	18,24	16,65	—	—
Cipro	—	—	—	8,70
Giordania	—	—	—	—
Cisgiordania e Striscia di Gaza	16,26	—	—	—

REGOLAMENTO (CE) N. 110/2002 DELLA COMMISSIONE

del 21 gennaio 2002

che ripristina il dazio doganale preferenziale all'importazione di garofani a fiore singolo (standard) originari della Cisgiordania e della Striscia di Gaza

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

97 ⁽⁶⁾, ha precisato le modalità d'applicazione del regime di cui si tratta.

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

(5) Per i garofani a fiore singolo (standard) originari della Cisgiordania e della Striscia di Gaza il dazio doganale preferenziale fissato dal regolamento (CE) n. 747/2001 è stato sospeso dal regolamento (CE) n. 19/2002 della Commissione ⁽⁷⁾.

visto il regolamento (CEE) n. 4088/87 del Consiglio, del 21 dicembre 1987, che stabilisce le condizioni di applicazione dei dazi doganali preferenziali all'importazione di alcuni prodotti della floricoltura originari di Cipro, di Israele, della Giordania e del Marocco, nonché della Cisgiordania e della Striscia di Gaza ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1300/97 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 2, lettera b),

(6) In base alle constatazioni effettuate conformemente al disposto dei regolamenti (CEE) n. 4088/87 e (CEE) n. 700/88 si può concludere che le condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 4088/87 sono soddisfatte per ripristino del dazio doganale preferenziale per i garofani a fiore singolo (standard) originari della Cisgiordania e della Striscia di Gaza. Occorre ripristinare il dazio doganale preferenziale.

considerando quanto segue:

(7) Nel periodo intercorrente tra due riunioni del comitato di gestione per le piante vive e i prodotti della floricoltura, spetta alla Commissione adottare tali misure,

(1) Il regolamento (CEE) n. 4088/87 stabilisce le condizioni per l'applicazione di un dazio doganale preferenziale per le rose a fiore grande, le rose a fiore piccolo, i garofani a fiore singolo (standard) e i garofani a fiore multiplo (spray) entro il limite di contingenti tariffari aperti annualmente per l'importazione nella Comunità di fiori freschi recisi.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

(2) Il regolamento (CE) n. 747/2001 del Consiglio ⁽³⁾ determina l'apertura e le modalità di gestione dei contingenti tariffari comunitari per taluni prodotti originari di Cipro, dell'Egitto, di Israele, di Malta, del Marocco, della Cisgiordania e della Striscia di Gaza, della Tunisia e della Turchia e modalità di proroga e di adattamento dei suddetti contingenti.

Articolo 1

1. Per le importazioni di garofani a fiore singolo (standard) (codice NC ex 0603 10 20) originari della Cisgiordania e della Striscia di Gaza il dazio doganale preferenziale fissato dal regolamento (CE) n. 747/2001, è ripristinato.

(3) Il regolamento (CE) n. 109/2002 della Commissione ⁽⁴⁾ ha fissato i prezzi comunitari alla produzione e all'importazione per i garofani e le rose per l'applicazione del regime.

2. Il regolamento (CE) n. 19/2002 è abrogato.

(4) Il regolamento (CEE) n. 700/88 della Commissione ⁽⁵⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2062/

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 23 gennaio 2002.

⁽¹⁾ GU L 382 del 31.12.1987, pag. 22.

⁽²⁾ GU L 177 del 5.7.1997, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 109 del 19.4.2001, pag. 2.

⁽⁴⁾ Vedi pagina 5 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽⁵⁾ GU L 72 del 18.3.1988, pag. 16.

⁽⁶⁾ GU L 289 del 22.10.1997, pag. 1.

⁽⁷⁾ GU L 4 dell'8.1.2002, pag. 10.

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

Fatto a Bruxelles, il 21 gennaio 2002.

Per la Commissione
Franz FISCHLER
Membro della Commissione

**DIRETTIVA 2001/105/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 19 dicembre 2001**

che modifica la direttiva 94/57/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

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

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 13 novembre 2001,

considerando quanto segue:

- (1) La sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino possono essere migliorate se gli Stati di bandiera attuano in modo adeguato e obbligatorio le convenzioni attualmente in vigore a livello internazionale.
- (2) La direttiva 94/57/CE del Consiglio ⁽⁵⁾ ha istituito un sistema di riconoscimento comunitario degli organismi tecnici che, in virtù delle convenzioni internazionali, possono essere autorizzati, a diversi livelli, a effettuare ispezioni delle navi e a rilasciare certificati di sicurezza per conto degli Stati membri.
- (3) L'attuazione pratica di tale direttiva ha rivelato che taluni adattamenti al sistema comunitario di riconoscimento degli organismi tecnici avrebbero consentito di rafforzare significativamente il sistema e di semplificare nel contempo gli obblighi imposti agli Stati membri in materia di controllo e di presentazione delle relazioni.
- (4) Dall'adozione della direttiva 94/57/CE la normativa comunitaria e internazionale in questo settore ha conosciuto diversi sviluppi che richiedono un ulteriore adattamento della suddetta direttiva.
- (5) In particolare, ai fini della direttiva 94/57/CE è opportuno applicare le modifiche apportate alle convenzioni internazionali nonché i protocolli e i corrispondenti

codici di carattere obbligatorio di cui all'articolo 2, lettera d), della suddetta direttiva, entrati in vigore dopo l'adozione della medesima, e le risoluzioni adottate in questo settore dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

- (6) Per favorire un'attuazione efficace degli obblighi che incombono agli Stati di bandiera in forza delle convenzioni internazionali, il 27 novembre 1997 l'Assemblea dell'IMO ha adottato la risoluzione A.847 (20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO.
- (7) L'IMO ha adottato il codice internazionale di gestione della sicurezza (Codice ISM) mediante la risoluzione A.741 (18) del 4 novembre 1993, reso obbligatorio tramite il nuovo Capitolo IX della Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS).
- (8) Al fine di garantire un'attuazione uniforme del Codice ISM, l'IMO ha adottato, mediante la risoluzione A.788 (19) del 23 novembre 1995, orientamenti relativi all'attuazione del Codice ISM da parte delle amministrazioni marittime.
- (9) Al fine di armonizzare le visite e le ispezioni obbligatorie delle amministrazioni dello Stato di bandiera ai sensi delle convenzioni internazionali, l'IMO ha adottato la risoluzione A.746 (18) del 4 novembre 1993, relativa agli orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazione.
- (10) Buoni precedenti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, misurati in relazione all'insieme delle navi classificate da un organismo, indipendentemente dalla bandiera battuta, sono un importante indicatore delle prestazioni dell'organismo e costituisce pertanto una condizione essenziale ai fini del riconoscimento e del relativo mantenimento.
- (11) Ai fini del rilascio del primo riconoscimento agli organismi che desiderano essere autorizzati a operare per conto degli Stati membri, la conformità alle disposizioni della direttiva 94/57/CE può essere valutata più efficacemente in modo armonizzato e centralizzato da parte della Commissione, insieme agli Stati membri che chiedono il riconoscimento.

⁽¹⁾ GU C 212 E del 25.7.2000, pag. 114 e GU C 154 E del 29.5.2001, pag. 51.

⁽²⁾ GU C 14 del 16.1.2001, pag. 22.

⁽³⁾ GU C 22 del 24.1.2001, pag. 19.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 30 novembre 2000 (GU C 228 del 13.8.2001, pag. 150, posizione comune del Consiglio del 26 febbraio 2001 (GU C 101 del 30.3.2001, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 16 maggio 2001 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Parlamento europeo del 24 ottobre 2001 e decisione del Consiglio del 6 dicembre 2001.

⁽⁵⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20. Direttiva modificata dalla direttiva 97/58/CE (GU L 274 del 7.10.1997, pag. 8).

- (12) Allo stesso modo, il continuo controllo a posteriori degli organismi riconosciuti per valutare la loro conformità alle disposizioni della direttiva 94/57/CE può essere più efficacemente garantita in modo armonizzato e centralizzato. Di conseguenza, è opportuno che la Commissione, e lo Stato membro che chiede il riconoscimento, si vedano affidare tale compito a nome dell'intera Comunità.
- (13) Oltre alla facoltà degli Stati membri di sospendere l'autorizzazione di un organismo che opera per loro conto, un'autorità simile dovrebbe essere conferita su scala comunitaria, in virtù della quale la Commissione sia autorizzata, sulla base di una procedura di comitato, a sospendere temporaneamente il riconoscimento di un organismo qualora il livello qualitativo delle prestazioni di tale organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento diminuisca e l'organismo in questione non adotti le misure correttive.
- (14) Secondo l'approccio che coinvolge tutta la Comunità la decisione di revocare il riconoscimento di un organismo che non osservi le disposizioni della direttiva, compresi i casi in cui le prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento diventino insufficienti, deve essere adottata a livello comunitario, vale a dire dalla Commissione, sulla base di una procedura di comitato.
- (15) Poiché la direttiva 94/57/CE garantisce la libera prestazione dei servizi nella Comunità, questa dovrebbe essere legittimata a negoziare con i paesi terzi nei quali hanno sede alcuni organismi riconosciuti per garantire una parità di trattamento nei confronti degli organismi riconosciuti aventi sede nella Comunità.
- (16) La divergenza tra i regimi di responsabilità finanziaria degli organismi che operano a nome degli Stati membri ha costituito un ostacolo all'attuazione corretta della direttiva 94/57/CE. Per contribuire a risolvere il problema è opportuno ottenere un certo grado di armonizzazione, a livello comunitario, della responsabilità derivante da un qualsiasi incidente causato da un organismo riconosciuto, stabilita da un organo giurisdizionale — compresa la composizione di controversie attraverso procedure arbitrali.
- (17) Le misure necessarie per l'attuazione della direttiva 94/57/CE sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (18) Poiché la trasparenza e lo scambio di informazioni tra gli interessati, nonché il diritto del pubblico di accedere alle informazioni, sono strumenti fondamentali per evitare gli incidenti in mare, gli organismi riconosciuti dovrebbero fornire tutte le informazioni di carattere obbligatorio riguardanti le condizioni delle navi da loro classificate alle autorità di controllo dello Stato di approdo e metterle a disposizione del pubblico.
- (19) Al fine di impedire alle navi di cambiare classe per sottrarsi alle riparazioni necessarie, gli organismi riconosciuti dovrebbero procedere allo scambio di tutte le informazioni utili relative alle condizioni delle navi che cambiano classe.
- (20) Un organismo non dovrebbe essere sottoposto a controllo da parte del proprietario o del costruttore di una nave o da altre persone che svolgono attività commerciali nel settore della costruzione, dell'equipaggiamento, della riparazione o dello sfruttamento delle navi. Le entrate dell'organismo non dovrebbero dipendere in modo significativo da una sola impresa commerciale. Al momento della domanda di riconoscimento, gli organi di classificazione e i loro ispettori dovrebbero, a titolo individuale, impegnarsi per iscritto a non accettare di svolgere attività obbligatorie qualora sussista il rischio di un conflitto di interessi ovvero se essi stessi sono armatori o esercenti della nave da sottoporre ed ispezionare oppure hanno legami professionali, personali o familiari con questi ultimi.
- (21) I criteri qualitativi che devono soddisfare gli organismi tecnici per essere riconosciuti a livello comunitario e per conservare tale riconoscimento dovrebbero comprendere disposizioni che garantiscano che solo gli ispettori esclusivi possano effettuare le ispezioni e i controlli richiesti dalle convenzioni internazionali ossia i compiti obbligatori relativi al rilascio dei pertinenti certificati di sicurezza. Tali organismi devono operare uno stretto controllo su tutto il personale e i servizi, comprese tutte le sedi e gli uffici all'interno e all'esterno della Comunità e stabilire i propri obiettivi e indicatori di prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento. Gli organismi devono attuare un sistema di misura della qualità dei propri servizi.
- (22) La direttiva 94/57/CE dovrebbe essere modificata di conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 94/57/CE del Consiglio è così modificata:

- 1) all'articolo 2, le lettere b), c), d), i) e j) sono sostituite dal testo seguente:
- «b) "nave battente bandiera di uno Stato membro": una nave registrata in uno Stato membro e battente bandiera di uno Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo. Le navi che non corrispondono a questa definizione sono equiparate alle navi battenti bandiera di un paese terzo;
- c) "ispezioni e controlli": ispezioni e controlli imposti dalle convenzioni internazionali;

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- d) "convenzioni internazionali": la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), la convenzione internazionale del 1966 sulla linea di carico e la convenzione internazionale del 1973/1978 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, con i relativi protocolli ed emendamenti e i codici aventi valore vincolante in tutti gli Stati membri vigenti il 19 dicembre 2001;
- i) "certificato di classe": il documento rilasciato da una società di classifica che certifica l'idoneità strutturale e meccanica delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e i regolamenti da essa fissati e resi pubblici;
- j) "certificato di sicurezza radio per navi da carico": il certificato introdotto dai regolamenti Radio Solas 74/78 modificati, adottati dall'IMO»;
- 2) all'articolo 3, alla fine del paragrafo 1 è aggiunta la frase seguente:

«Gli Stati membri operano secondo le pertinenti disposizioni dell'allegato e dell'appendice della risoluzione IMO A.847 (20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO»;

- 3) l'articolo 4 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 4

1. Gli Stati membri che desiderano autorizzare un organismo non ancora riconosciuto presentano alla Commissione una richiesta di riconoscimento corredata di informazioni esaurienti e documenti di prova circa il rispetto dei criteri definiti nell'allegato e il principio e l'impegno di conformarsi alle disposizioni di cui all'articolo 15, paragrafi 2, 4 e 5. La Commissione, unitamente agli Stati membri che hanno presentato le rispettive richieste, procedono alla valutazione degli organismi oggetto di una richiesta di riconoscimento al fine di verificarne la conformità e l'impegno a conformarsi ai summenzionati principi. La decisione in merito al riconoscimento tiene conto dei precedenti degli organismi per quanto riguarda le loro prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento di cui all'articolo 9. Il riconoscimento è concesso dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2.

2. Gli Stati membri possono presentare alla Commissione una richiesta speciale di riconoscimento limitato per la durata di tre anni per gli organismi che si conformano a tutti i principi di cui all'allegato diversi da quelli fissati ai punti 2 e 3 della sezione A dell'allegato stesso. A tali richieste speciali si applica la stessa procedura descritta al paragrafo 1, salvo che i criteri dell'allegato, di cui va valutata l'osservanza nel corso della valutazione effettuata dalla Commissione unitamente allo Stato membro, sono tutti i criteri diversi da quelli fissati ai punti 2 e 3 della

sezione A. Gli effetti di tali riconoscimenti limitati si limitano esclusivamente allo Stato o agli Stati membri che hanno presentato una richiesta in tal senso.

3. Tutti gli organismi cui è concesso il riconoscimento sono soggetti alla stretta sorveglianza da parte del comitato istituito a norma dell'articolo 7, in particolare gli organismi di cui al precedente paragrafo 2, ai fini di eventuali decisioni in merito alla proroga del riconoscimento limitato. Riguardo a questi ultimi organismi, una decisione sulla proroga di tale riconoscimento non tiene conto dei criteri fissati ai punti 2 e 3 della sezione A dell'allegato, ma dei precedenti dell'organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento di cui all'articolo 9, paragrafo 2. Qualsiasi decisione relativa alla proroga del riconoscimento limitato stabilisce a quali condizioni la proroga è eventualmente concessa.

4. La Commissione redige e tiene aggiornato un elenco di tutti gli organismi riconosciuti ai sensi dei paragrafi 1, 2 e 3. L'elenco è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

5. Gli organismi che, il 22 gennaio 2002, sono già stati riconosciuti ai sensi della presente direttiva conservano il proprio riconoscimento. Tuttavia, detti organismi hanno l'obbligo di conformarsi alle nuove disposizioni previste dalla presente direttiva e la loro conformità è valutata in occasione delle prime valutazioni di cui all'articolo 11.»;

- 4) l'articolo 5 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

«1. Gli Stati membri, quando agiscono in applicazione dell'articolo 3, paragrafo 2, non possono, in linea di massima, rifiutare di autorizzare un organismo riconosciuto a svolgere dette funzioni, salve le disposizioni del paragrafo 3 e degli articoli 6 e 11. Possono tuttavia, in funzione delle loro esigenze qualora vi siano motivi obiettivi e trasparenti, limitare il numero degli organismi da essi autorizzati. Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione adotta le misure appropriate secondo la procedura di cui all'articolo 7.»;

b) il paragrafo 2 è abrogato;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

«3. Per autorizzare un organismo riconosciuto situato in un paese terzo a svolgere i compiti indicati nell'articolo 3 o una parte di essi, gli Stati membri possono chiedere allo Stato terzo interessato di accordare un trattamento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nella Comunità. Inoltre la Comunità può esigere che lo Stato terzo nel quale ha sede l'organismo riconosciuto accordi un trattamento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nella Comunità.»;

5) l'articolo 6 è modificato come segue:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

«2. Il rapporto funzionale è disciplinato da un patto scritto formale e non discriminatorio o da un atto giuridico equivalente che definisca gli specifici compiti e le funzioni dell'organismo e contenga quantomeno:

a) le disposizioni dell'appendice II della risoluzione IMO A.739 (18) relativa agli orientamenti in materia di autorizzazione degli organismi che operano per conto dell'amministrazione, ispirandosi nel contempo all'allegato, alle appendici e altri elementi dei documenti IMO MSC/Circular 710 e MEPC/Circular 307 sul modello di accordo per il rilascio di autorizzazioni a favore di organismi che operano per conto dell'amministrazione;

b) le seguenti disposizioni in materia di responsabilità finanziaria:

i) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un incidente da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di indennizzare le parti lese, in caso di perdite o danni materiali, lesioni personali o morte di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione volontaria ovvero da una colpa grave dell'organismo riconosciuto, dei suoi servizi, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto a un indennizzo da parte dell'organo riconosciuto nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le perdite, i danni materiali, le lesioni o la morte siano dovuti all'organismo riconosciuto;

ii) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un incidente da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di risarcire le parti lese, in caso di lesioni personali o morte di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto ad un indennizzo, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le lesioni personali o la morte siano dovute all'organismo riconosciuto; gli Stati membri possono limitare l'importo massimo dovuto dall'organismo riconosciuto, che tuttavia non può essere inferiore a 4 milioni di EUR;

iii) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un incidente da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di risarcire le parti lese, in caso di lesioni personali o morte di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto ad un indennizzo, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le lesioni personali o la morte siano dovute all'organismo riconosciuto; gli Stati membri possono limitare l'importo massimo dovuto dall'organismo riconosciuto, che tuttavia non può essere inferiore a 2 milioni di EUR;

c) disposizioni relative a un controllo periodico ad opera dell'amministrazione o di un ente imparziale esterno designato da quest'ultima sui compiti che gli organismi svolgono per suo conto come stabilito all'articolo 11, paragrafo 1;

d) disposizioni relative alla possibilità di approfondite ispezioni a campione delle navi;

e) disposizioni per la comunicazione delle informazioni essenziali sulla propria flotta classificata, su modifiche, sospensioni e ritiri della classe, come indicato all'articolo 15, paragrafo 3.»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«5. Entro il 22 luglio 2006, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione per valutare l'impatto economico del regime di responsabilità di cui al presente articolo sugli interessati e, in particolare, le sue ripercussioni sull'equilibrio finanziario degli organismi riconosciuti.

Tale relazione è redatta in collaborazione con le autorità competenti degli Stati membri e gli interessati, in particolare gli organismi riconosciuti. Se necessario per la suddetta valutazione, la Commissione presenta una proposta di modifica della presente direttiva, con particolare riguardo al principio della responsabilità e delle responsabilità massime»;

6) l'articolo 7 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 7

1. La Commissione è assistita da un comitato.

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

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

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.»;

7) l'articolo 8, paragrafo 1, è sostituito dal testo seguente:

«1. La presente direttiva può essere modificata, senza che ne risulti esteso l'ambito d'applicazione, secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2, per:

- applicare, ai fini della presente direttiva, le modifiche, successivamente entrate in vigore, delle convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni internazionali di cui agli articoli 2, lettera d), 3, paragrafo 1 e 6, paragrafo 2,
- aggiornare i criteri dell'allegato prendendo in considerazione segnatamente le decisioni dell'IMO,
- modificare gli importi di cui ai punti ii) e iii) dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera b).»;

8) l'articolo 9 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 9

1. Il riconoscimento è revocato agli organismi di cui all'articolo 4 che non soddisfano più i criteri stabiliti nell'allegato o che non dispongono di precedenti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento di cui al paragrafo 2. La revoca del riconoscimento è decisa dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2, dopo aver dato all'organismo in questione la possibilità di presentare le proprie osservazioni.

2. Nell'elaborare i progetti di decisione sulla revoca del riconoscimento di cui al paragrafo 1, la Commissione tiene conto del risultato della valutazione degli organismi riconosciuti di cui all'articolo 11, nonché dei precedenti degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, misurate per l'insieme delle navi da loro classificate, indipendentemente dalla bandiera battuta.

I precedenti degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento sono ottenuti sulla base dei dati prodotti nell'ambito del Memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo e/o di altri programmi simili. Altre indicazioni possono essere ottenute dall'analisi dei sinistri che hanno coinvolto navi classificate dall'organismo riconosciuto.

Per valutare i precedenti degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento sono inoltre prese in considerazione le relazioni elaborate dagli Stati membri sulla base dell'articolo 12.

Il comitato istituito ai sensi dell'articolo 7 stabilisce i criteri da rispettare per decidere, sulla base delle informazioni descritte nel presente paragrafo, in che momento le prestazioni dell'organismo che opera per conto dello Stato di bandiera possono essere considerate come una minaccia inaccettabile per la sicurezza e l'ambiente.

I progetti di decisioni riguardanti la revoca del riconoscimento di cui al paragrafo 1 sono presentati al comitato dalla Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro.»;

9) l'articolo 10 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 10

1. In deroga ai criteri specificati nell'allegato, quando uno Stato membro considera che l'organismo riconosciuto non possa più essere autorizzato a svolgere per suo conto i compiti indicati all'articolo 3, può sospendere tale autorizzazione applicando la seguente procedura:

- a) lo Stato membro informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione, indicando gli elementi che l'hanno motivata;
- b) la Commissione esamina se la sospensione sia giustificata per motivi di grave rischio per la sicurezza o per l'ambiente;
- c) la Commissione, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2, informa lo Stato membro se la sua decisione di sospendere l'autorizzazione è giustificata o meno da motivi di grave rischio per la sicurezza o l'ambiente e, in caso negativo, chiede allo Stato membro di ritirare la sospensione.

2. Ogniqualvolta ritenga che le prestazioni di un organismo riconosciuto in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento peggiorino senza tuttavia giustificare la revoca del riconoscimento sulla base dei criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 2, la Commissione può decidere di informarne l'organismo riconosciuto e invitarlo ad adottare le misure adeguate per migliorare le proprie prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, e informare gli Stati membri al riguardo. Qualora l'organismo riconosciuto non abbia fornito una risposta soddisfacente o la Commissione consideri che le misure adottate dall'organismo riconosciuto non abbiano migliorato le prestazioni dello stesso in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, questa può decidere di sospendere il riconoscimento dell'organismo per un periodo di un anno secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2, dopo aver dato all'organismo in questione la possibilità di presentare le proprie osservazioni. Durante questo periodo l'organismo riconosciuto non è autorizzato a rilasciare o rinnovare certificati alle navi battenti bandiera degli Stati membri. I certificati precedentemente rilasciati o rinnovati da detto organismo conservano la loro validità.

3. La procedura di cui al paragrafo 2 si applica anche qualora la Commissione abbia la prova che un organismo riconosciuto non ha rispettato le disposizioni dell'articolo 15, paragrafi 3, 4 o 5.

4. Un anno dopo l'adozione della propria decisione di sospendere il riconoscimento di un organismo, la Commissione valuta se è stato posto rimedio alle carenze di cui ai paragrafi 2 e 3, che hanno motivato la sospensione. In caso di persistenza di tali carenze il riconoscimento è revocato secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2.»;

10) l'articolo 11 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 11

1. Ciascuno Stato membro deve accertarsi che gli organismi riconosciuti che agiscono per suo conto ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, svolgano efficacemente le funzioni specificate in detto articolo con soddisfazione dell'amministrazione nazionale competente.

2. Gli Stati membri effettuano il controllo almeno ogni due anni e trasmettono alla Commissione e agli altri Stati membri una relazione sui risultati delle verifiche effettuate al più tardi entro il 31 marzo di ogni anno successivo all'anno per il quale è stata valutata la conformità.

3. Gli organismi riconosciuti sono valutati dalla Commissione in collaborazione con lo Stato membro che ha presentato la corrispondente richiesta di riconoscimento, su base regolare e almeno ogni due anni, onde verificare se soddisfano i criteri stabiliti nell'allegato. Nel selezionare gli organismi da valutare, la Commissione dedica particolare attenzione ai precedenti dell'organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, alle relazioni sui sinistri e alle relazioni presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 12. La valutazione può comprendere una visita alle sedi regionali dell'organismo nonché un'ispezione a campione delle navi a fini di verifica delle prestazioni dell'organismo. In tal caso la Commissione informa, ove opportuno, gli Stati membri in cui sono ubicate le sedi regionali. La Commissione comunica agli Stati membri una relazione sui risultati della valutazione.

4. Ciascun organismo riconosciuto mette annualmente a disposizione del comitato istituito ai sensi dell'articolo 7 i risultati dell'esame della gestione del suo sistema di qualità.»

11) l'articolo 12 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 12

Nell'esercizio dei loro diritti e nell'adempimento degli obblighi in materia di ispezione quali Stati di approdo, gli Stati membri comunicano alla Commissione e agli altri Stati membri quanto hanno accertato in merito all'eventuale rilascio di certificati validi da parte di organismi operanti a nome di uno Stato di bandiera a navi non conformi ai requisiti pertinenti delle convenzioni internazionali, oppure in merito ad eventuali difetti di navi aventi un certificato di classe valido, relativi ad elementi oggetto del certificato, e ne informano lo Stato di bandiera interessato. Solo i casi di navi che rappresentano una minaccia grave per la sicurezza e per l'ambiente o che rivelano un comportamento particolarmente negligente da parte degli organismi sono soggetti all'obbligo di informazione di cui al presente articolo. L'organismo riconosciuto è informato in merito al caso in questione al momento dell'ispezione iniziale di modo che esso possa adottare immediatamente appropriate misure di follow-up.»

12) l'articolo 13 è abrogato;

13) alla fine dell'articolo 14, paragrafo 2, il riferimento all'«articolo 13» è sostituito da un riferimento all'«articolo 7, paragrafo 2»;

14) l'articolo 15 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

«1. Gli organismi riconosciuti si consultano periodicamente per mantenere l'equivalenza delle rispettive norme tecniche e della loro applicazione conformemente al disposto della risoluzione IMO A.847 (20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO. Essi trasmettono periodicamente alla Commissione relazioni sui principali sviluppi relativi alle norme.»

b) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dal testo seguente:

«3. Gli organismi riconosciuti forniscono alle amministrazioni di tutti gli Stati membri che hanno concesso una delle autorizzazioni previste all'articolo 3 e alla Commissione tutte le informazioni pertinenti in merito alla flotta iscritta nella loro classe, ai trasferimenti, alle modifiche, alle sospensioni o alle revocche di classe, indipendentemente dalla bandiera battuta dalle navi. Le informazioni relative ai trasferimenti, alle modifiche, alle sospensioni e ai ritiri di classe comprese le informazioni sulle visite programmate, ma non effettuate o nell'applicazione delle raccomandazioni, le condizioni di classe, le condizioni o le restrizioni operative stabilite nei confronti delle navi della loro classe, indipendentemente dalla bandiera battuta, sono altresì comunicate al sistema di informazione Sirenac per le ispezioni previste dal controllo dello Stato di approdo e sono pubblicate nell'eventuale sito web di detti organismi riconosciuti.

4. Gli organismi riconosciuti non rilasciano certificati a una nave, indipendentemente dalla bandiera battuta, che venga declassata o che cambi classe per motivi di sicurezza se non dopo aver dato l'opportunità all'amministrazione competente dello Stato di bandiera di formulare il proprio parere entro un termine ragionevole per stabilire se sia necessaria un'ispezione completa.»

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

«5. In caso di trasferimento di una nave da un organismo riconosciuto a un altro, l'organismo precedente comunica al nuovo organismo gli eventuali ritardi nell'esecuzione delle visite e nell'applicazione delle raccomandazioni, alle condizioni di classe, alle condizioni e alle restrizioni operative stabilite nei confronti della nave. All'atto del trasferimento, l'organismo precedente fornisce il fascicolo completo dei precedenti della nave al nuovo organismo. Quest'ultimo può rilasciare i certificati della nave solo una volta che saranno state effettuate con successo tutte le visite in ritardo e sarà stato dato seguito alle raccomandazioni o condizioni di classe precedentemente pronunciate nei confronti della nave, come stabilito dall'organismo precedente. Prima del rilascio dei certificati il nuovo organismo deve notificare al precedente la data di rilascio dei certificati e

confermare la data, il luogo e le misure adottate per porre rimedio ai ritardi nell'esecuzione delle visite o nell'applicazione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe. Gli organismi riconosciuti collaborano per dare corretta attuazione alle disposizioni del presente paragrafo.»

15) all'articolo 16, è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. Inoltre la Commissione informa periodicamente il Parlamento europeo e il Consiglio sui progressi compiuti nell'attuazione della direttiva negli Stati membri.»

16) l'allegato della direttiva è modificato come segue:

a) la sezione A è sostituita dal testo seguente:

«A. CRITERI MINIMI GENERALI

1. L'organismo riconosciuto deve poter dimostrare di avere una vasta esperienza in materia di valutazione degli aspetti inerenti alla progettazione e alla costruzione di navi mercantili.
2. L'organismo deve avere nella sua classe una flotta di almeno 1 000 navi (di stazza superiore a 100 TSL) per un totale di almeno 5 milioni di TSL.
3. L'organismo deve occupare personale tecnico adeguato alla consistenza della flotta classificata. Per soddisfare i requisiti di cui al punto 2 sono necessari almeno 100 ispettori che si dedicano esclusivamente ai controlli.
4. L'organismo deve avere norme e regolamenti completi relativi alla progettazione, alla costruzione e al controllo periodico delle navi mercantili, che devono essere pubblicati nonché tenuti costantemente aggiornati e migliorati con programmi di ricerca e sviluppo.
5. L'organismo deve pubblicare annualmente il proprio registro navale o mantenerlo in una banca dati elettronica accessibile al pubblico.
6. L'organismo non deve essere controllato dagli armatori o dai costruttori, né da altri terzi coinvolti commercialmente nella costruzione, nell'armamento, nella riparazione o nell'esercizio di navi. L'organismo non deve dipendere essenzialmente da un'unica impresa commerciale per quanto concerne le sue entrate. L'organismo riconosciuto non deve svolgere attività regolamentari se è esso stesso armatore o esercente della nave oppure ha legami professionali, personali o familiari con questi ultimi. Tale incompatibilità si applica parimenti agli ispettori alle dipendenze dell'organismo riconosciuto.
7. L'organismo deve operare in conformità delle disposizioni stabilite nell'allegato della risoluzione A.789(19) dell'IMO relativa alle disposizioni in materia di visite di controllo e funzioni di certificazione degli organismi riconosciuti che agiscono per conto dell'amministrazione, nella misura in cui tali disposizioni siano applicabili i sensi della presente direttiva.»

b) alla sezione B:

i) il titolo è sostituito dal testo seguente:

«B. CRITERI SPECIFICI MINIMI»;

ii) i paragrafi 4, 5, 6, 7 e 9 sono sostituiti dal testo seguente:

«4. L'organismo è disposto a fornire le informazioni pertinenti all'amministrazione, alla Commissione e agli interessati.

5. La direzione dell'organismo definisce e documenta i propri programmi, obiettivi e impegni in materia di qualità e verifica che tali programmi siano compresi, attuati e mantenuti a tutti i livelli dell'organismo. La politica dell'organismo deve fondarsi su obiettivi e indicatori di prestazioni relativi alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento.

6. L'organismo sviluppa, applica e mantiene un sistema di qualità interno efficace, basato sugli elementi pertinenti degli standard di qualità riconosciuti sul piano internazionale. Il sistema deve essere conforme alle norme EN 45004 (enti responsabili dell'ispezione) ed EN 29001, secondo l'interpretazione dei "Requisiti per la certificazione dei sistemi di qualità dell'IACS" e assicurare, tra l'altro, quanto segue:

- a) le norme e i regolamenti dell'organismo sono stabiliti e aggiornati in modo sistematico;
- b) le norme e i regolamenti dell'organismo sono rispettati ed è istituito un sistema interno di misura della qualità del servizio rispetto a tali norme e regolamenti;
- c) sono soddisfatti i requisiti dell'attività prevista dalla legge che l'organismo è autorizzato a svolgere ed è istituito un sistema interno di misura della qualità del servizio rispetto all'osservanza delle convenzioni internazionali;
- d) sono definiti e documentati le responsabilità, i poteri e l'interrelazione del personale la cui attività incide sulla qualità dei servizi dell'organismo;
- e) tutte le attività sono svolte in condizioni controllate;
- f) è in vigore un sistema di supervisione che controlla le operazioni e le attività svolte dagli ispettori e dal personale tecnico e amministrativo impiegato direttamente dall'organismo;
- g) le norme delle attività regolamentari che l'organismo è autorizzato a svolgere sono applicate soltanto da ispettori esclusivi dell'organismo o da ispettori esclusivi di altri organismi riconosciuti. In entrambi i casi gli ispettori esclusivi devono avere una conoscenza approfondita del tipo di nave sul quale effettuano le attività regolamentari per quanto attiene alla specifica ispezione da svolgere e delle norme applicabili in materia;

- h) è attuato un sistema di qualificazione e aggiornamento costante degli ispettori;
- i) è tenuta una documentazione per dimostrare il grado di realizzazione degli standard richiesti per gli aspetti inerenti ai servizi svolti, nonché l'efficace funzionamento del sistema di qualità;
- j) è applicato un vasto sistema di audit interni pianificati e documentati riguardo alle attività inerenti alla qualità in tutte le sedi;
- k) le ispezioni e le visite regolamentari previste dal sistema armonizzato di visite e di certificazione alle quali l'organismo è autorizzato a procedere sono effettuate conformemente alle disposizioni dell'allegato e dell'appendice della risoluzione IMO A.746 (18) relativa agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione;
- l) tra i servizi centrali e regionali della società e tra gli organismi di classifica e i rispettivi ispettori sono definite modalità chiare e dirette in materia di responsabilità e di controllo.
7. L'organismo deve dimostrare di essere in grado:
- a) di mettere a punto e tenere aggiornata una serie completa e adeguata di norme e regolamenti propri relativi allo scafo, ai macchinari e agli impianti elettrici e di controllo aventi la qualità di standard tecnici riconosciuti a livello internazionale in base ai quali possono essere rilasciati certificati di sicurezza per le navi passeggeri conformi alla convenzione Solas (riguardo all'adeguatezza della struttura e dei principali macchinari a bordo) e ai certificati di bordo libero (per quanto riguarda l'adeguatezza della resistenza);
- b) di effettuare tutte le ispezioni e i controlli stabiliti dalle convenzioni internazionali per il rilascio dei certificati, compresi i mezzi necessari per valutare — ricorrendo a professionisti qualificati e conformemente alle

disposizioni dell'allegato della "Risoluzione IMO A.788 (19) relativa agli orientamenti in materia di attuazione del codice internazionale di gestione della sicurezza (Codice ISM) da parte delle amministrazioni" — l'applicazione e la manutenzione del sistema di gestione della sicurezza sia a terra che a bordo ai fini della certificazione.»;

«9. L'organismo deve autorizzare i rappresentanti dell'amministrazione e degli altri interessati a partecipare all'elaborazione delle norme e/o dei regolamenti.»

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 22 luglio 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

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

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 19 dicembre 2001.

Per il Parlamento europeo

La Presidente

N. FONTAINE

Per il Consiglio

Il Presidente

A. NEYTS-UYTTEBROECK

**DIRETTIVA 2001/106/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 19 dicembre 2001**

che modifica la direttiva 95/21/CE del Consiglio relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo)

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

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

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 13 novembre 2001,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 95/21/CE del Consiglio ⁽⁵⁾ istituisce nella Comunità europea un sistema di controllo delle navi ad opera dello Stato di approdo basato su procedure uniformi di ispezione e di fermo.
- (2) È necessario tener conto delle modifiche delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) già in vigore, nonché degli sviluppi intervenuti nell'ambito del memorandum di intesa di Parigi (MOU).
- (3) Resta inteso che nessun elemento della presente direttiva ha l'effetto di trasferire agli Stati di approdo le responsabilità degli Stati di bandiera, incluse quelle degli organismi riconosciuti che agiscono per conto di questi ultimi.
- (4) Alcune navi presentano a causa delle loro condizioni precarie, della loro bandiera e dei loro precedenti un rischio manifesto per la sicurezza in mare e per l'ambiente marino. Fra queste in particolare le navi battenti bandiera di uno Stato designato «ad altissimo rischio» o «ad alto rischio» nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU. È opportuno dunque rifiutare l'accesso di queste navi ai porti della Comunità, a meno di comprovare che possono essere operate senza pericoli nelle acque della Comunità. Devono essere stabiliti orientamenti per precisare le procedure applicabili al

siffatto provvedimento di rifiuto di accesso ed alla revoca del medesimo. Ai fini della trasparenza, l'elenco delle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità dovrebbe essere reso pubblico.

- (5) Le navi che presentano un fattore di priorità elevato costituiscono un rischio particolarmente grave di incidenti o di inquinamento che giustifica la necessità di prevederne l'ispezione frequente allo scalo in un porto della Comunità.
- (6) Anche le categorie di navi elencate nell'allegato V della direttiva 95/21/CE presentano un rilevante rischio di incidenti o di inquinamento a partire da una certa età. L'ampia discrezionalità conferita all'autorità responsabile delle ispezioni di selezionare o meno tali navi per un'ispezione estesa non consente di ottenere un'applicazione uniforme delle prassi in ambito comunitario. È di conseguenza indispensabile rendere obbligatoria l'ispezione di queste navi. In particolare, tenuto conto dei rischi di grave inquinamento rappresentati dalle petroliere, nonché del fatto che la grande maggioranza delle carenze che comportano il fermo riguarda navi di età superiore ai quindici anni, occorrerebbe applicare il regime delle ispezioni estese alle petroliere a partire dall'età di quindici anni.
- (7) Il contenuto delle ispezioni estese oggetto degli orientamenti stabiliti può variare considerevolmente a discrezione dell'autorità d'ispezione. Per ottenere prassi uniformi all'interno della Comunità è di conseguenza indispensabile rendere tali orientamenti obbligatori. Tuttavia, è opportuno prevedere una deroga quando l'effettuazione di un'ispezione su tali navi, in particolare tenuto conto dello stato delle cisterne di carico della nave o dei vincoli operativi connessi alle operazioni di carico o di scarico, non è possibile o può comportare rischi eccessivi per la sicurezza della nave, del suo equipaggio, dell'ispettore o per la sicurezza all'interno dell'area portuale.
- (8) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a organizzare le ispezioni obbligatorie in modo efficiente, allo scopo di ottenere il massimo vantaggio da un regime di ispezione rafforzato, tenendo conto delle varie condizioni operative e avvalendosi della cooperazione tra i porti e gli Stati membri, nel rispetto degli obiettivi quantitativi complessivi in materia di ispezioni.

⁽¹⁾ GU C 212 E del 25.7.2000, pag. 102 e GU C 154 del 29.4.2001, pag. 67.

⁽²⁾ GU C 14 del 16.1.2001, pag. 22.

⁽³⁾ GU C 22 del 24.1.2001, pag. 19.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 30 novembre 2000 (GU C 228 del 13.8.2001, pag. 133), posizione comune del Consiglio del 26 febbraio 2001 (GU C 101 del 30.3.2001, pag. 15) e decisione del Parlamento europeo del 16 maggio 2001 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Parlamento europeo, del 24 ottobre 2001 e decisione del Consiglio del 6 dicembre 2001.

⁽⁵⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 1999/97/CE della Commissione (GU L 331 del 23.12.1999, pag. 67).

- (9) Poiché l'assunzione e la formazione di ispettori qualificati richiede un certo tempo, andrebbe consentito agli Stati membri di strutturare gradualmente il rispettivo servizio di ispezione. Per quanto riguarda il porto di Rotterdam, date le sue caratteristiche e in particolare il volume di traffico che vi fa scalo, è opportuno prevedere la possibilità di prorogare leggermente il termine per assumere e formare gli ispettori.
- (10) Le carenze strutturali di una nave possono aggravare il rischio di incidente in mare. Quando si tratta di una nave che trasporta carichi di idrocarburi alla rinfusa, questi incidenti possono avere conseguenze catastrofiche per l'ambiente. È opportuno che l'autorità d'ispezione proceda ad un esame visivo delle parti accessibili della nave per individuare un'eventuale eccessiva corrosione ed adottare le conseguenti misure che si impongono, in particolare per quanto riguarda le società di classifica responsabili della qualità strutturale delle navi.
- (11) Un'ispezione estesa basata sulla verifica obbligatoria di taluni aspetti della nave comporta tempi ed un'organizzazione notevoli. È opportuno agevolare la preparazione dell'ispezione aumentandone in tal modo l'efficacia. A questo fine il comandante o l'armatore di qualsiasi nave che intenda approdare in un porto della Comunità dovrebbe notificare un certo numero di informazioni di carattere operativo.
- (12) Il ruolo crescente del controllo delle navi da parte dello Stato di approdo per combattere pratiche che non rispettano le norme minime comporta un aumento globale dei compiti degli ispettori. È quindi richiesto un impegno particolare per evitare le ispezioni inutili e migliorare le informazioni degli ispettori sul contenuto delle ispezioni effettuate nei porti precedenti. A tal fine il rapporto di ispezione redatto dall'ispettore al termine di un'ispezione, di un'ispezione dettagliata o di un'ispezione estesa dovrebbe indicare le parti della nave che sono già state ispezionate. L'ispettore del porto di approdo successivo potrà eventualmente decidere di non procedere all'ispezione di una parte della nave se non è stata riscontrata alcuna carenza al momento della precedente ispezione.
- (13) Nel settore delle apparecchiature di bordo sono stati realizzati enormi progressi tecnologici, che consentono di registrare i dati di viaggio (mediante dispositivi di registrazione dei dati di viaggio — sistemi VDR o «scatole nere») allo scopo di facilitare le indagini a seguito di incidenti. Tenuto conto della loro importanza per la sicurezza marittima e parallelamente agli sforzi compiuti riguardo alla questione in sede di IMO, tali dispositivi dovrebbero essere resi obbligatori dopo un periodo massimo di cinque anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva per le navi da carico costruite prima del 1° luglio 2002 che approdano in porti comunitari e, ove obbligatori, la loro assenza o mancanza dovrebbe giustificare il fermo della nave.
- (14) L'amministrazione dello Stato di bandiera di una nave sottoposta ad ispezione o la società di classifica interessata dovrebbe disporre delle informazioni sul risultato dell'ispezione al fine di garantire un controllo più efficace dell'evoluzione ed eventualmente del deterioramento delle condizioni della nave per adottare, quando si è ancora in tempo, i necessari rimedi.
- (15) Un inquinamento accidentale da idrocarburi può provocare danni considerevoli all'ambiente ed all'economia della regione interessata. È pertanto necessario verificare che le petroliere che approdano nei porti della Comunità europea beneficino di un'adeguata copertura di questi rischi.
- (16) La trasparenza delle informazioni relative alle navi sottoposte ad ispezione ed a fermo costituisce un elemento essenziale di qualsiasi politica intesa a dissuadere l'impiego di navi che non soddisfano le norme di sicurezza. In questo contesto occorre pertanto completare l'elenco delle informazioni pubblicate con l'identità del noleggiatore della nave. Converrebbe altresì fornire al pubblico informazioni più complete e più chiare sulle ispezioni e sui fermi effettuati nei porti della Comunità. Si tratta in particolare delle informazioni relative alle ispezioni più approfondite effettuate a bordo delle navi tanto ad opera delle autorità dello Stato di approdo che delle società di classifica, nonché di un'illustrazione delle misure adottate dalle autorità dello Stato di approdo o dalle società di classifica interessate a seguito di un fermo pronunciato in virtù della direttiva.
- (17) È essenziale controllare l'applicazione della direttiva per evitare il rischio di livelli disparati di sicurezza e di distorsioni della concorrenza tra porti e regioni della Comunità europea. A tal fine la Commissione dovrebbe disporre di informazioni più analitiche, relative in particolare ai movimenti delle navi nei porti, per poter effettuare un esame approfondito delle condizioni di applicazione della direttiva. Siffatte informazioni dovrebbero essere fornite alla Commissione con sufficiente regolarità per consentirle di intervenire più rapidamente quando sono constatate anomalie nell'applicazione della direttiva.
- (18) Le misure necessarie per l'attuazione della direttiva 95/21/CE sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 95/21/CE del Consiglio è così modificata:

1) il titolo è sostituito dal testo seguente:

«Direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo»;

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

2) l'articolo 2, paragrafi 1 e 2, è sostituito dal testo seguente:

«1. "Convenzioni":

- la convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966 (LL 66),
- la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 74),
- la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi del 1973 e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73-78),
- la convenzione internazionale sugli standards per l'addestramento, la certificazione ed il servizio di guardia dei marittimi del 1978 (STCW 78),
- la convenzione sulla prevenzione delle collisioni in mare del 1972 (COLREG 72),
- la convenzione internazionale di Londra sulla stazzatura delle navi mercantili del 1969 (ITC 69),
- la convenzione sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili del 1976 (ILO n. 147),
- la convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1992 (CLC 92),

unitamente ai protocolli e ai successivi emendamenti delle convenzioni in questione e relativi codici obbligatori in vigore il 19 dicembre 2001.

2. "MOU": il protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nel testo vigente al 19 dicembre 2001»;

3) l'articolo 4 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 4

Organismo d'ispezione

Gli Stati membri hanno idonee amministrazioni marittime nazionali, in seguito definite "autorità competenti", dotate di un organico adeguato, in particolare di ispettori qualificati, incaricate di ispezionare le navi e adottano tutte le misure appropriate per assicurare che le loro autorità competenti svolgano le proprie funzioni come specificato nella presente direttiva.»;

4) l'articolo 5, paragrafo 1, 2 e 3, è sostituito dal testo seguente:

«1. L'autorità competente di ciascuno Stato membro esegue ogni anno un numero complessivo di ispezioni delle navi di cui al paragrafo 2 e all'articolo 7 pari ad almeno il 25 % del numero medio annuo di singole navi approdate nei suoi porti calcolato in base agli ultimi tre anni civili per i quali sono disponibili statistiche.

2. a) Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 7 bis, l'autorità competente vigila affinché qualsiasi nave non soggetta ad ispezione estesa avente un fattore di priorità nel sistema informativo SIRENAC superiore a 50 sia sottoposta a ispezione a norma dell'articolo 6, a condizione che dall'ultima ispe-

zione effettuata in un porto della regione MOU sia trascorso almeno un mese.

b) Per quanto riguarda la selezione delle altre navi da sottoporre ad ispezione, l'autorità competente determina l'ordine di priorità nel modo seguente:

- le navi di cui all'allegato I, parte I, sono selezionate per prime indipendentemente dal valore del fattore di priorità,
- le navi di cui all'allegato I, parte II, sono selezionate in ordine decrescente, secondo l'ordine di priorità risultante dal valore del rispettivo fattore di priorità riportato dal sistema informativo SIRENAC.

3. Gli Stati membri si astengono dall'ispezionare le navi già ispezionate da altro Stato membro nei sei mesi precedenti, a condizione che:

- la nave in questione non figuri nell'allegato I,
- un'ispezione precedente non abbia rilevato carenze,
- non esistano fondati motivi per eseguire l'ispezione,
- la nave non sia contemplata dal paragrafo 2, punto a);

5) l'articolo 7 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 7

Ispezione estesa obbligatoria di talune navi

1. Una nave appartenente a una categoria di cui all'allegato V, sezione A, è assoggettata ad ispezione estesa dopo un periodo di dodici mesi dall'ultima ispezione estesa effettuata nel porto di uno Stato firmatario del MOU.

2. Se tale nave è selezionata per un'ispezione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, punto b), l'ispezione da effettuare è un'ispezione estesa. Tuttavia, tra due ispezioni estese può essere effettuata un'ispezione di cui all'articolo 6.

3. a) L'armatore o il comandante di una nave di cui al paragrafo 1 notifica tutte le informazioni che figurano nell'allegato V, sezione B, all'autorità competente dello Stato membro di ciascun porto in cui la nave approda trascorsi dodici mesi dall'ultima ispezione estesa. Tali informazioni sono fornite almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto o prima che la nave lasci il porto di partenza se la durata prevista del viaggio è inferiore a tre giorni.

b) Qualsiasi nave che non ha rispettato le disposizioni di cui al punto a) è oggetto di un'ispezione estesa nel porto di destinazione.

4. A norma dell'articolo 7 bis, gli Stati membri provvedono affinché una nave cui si applicano le disposizioni di cui al paragrafo 3 e avente un fattore di priorità pari o superiore a 7 sia sottoposta a un'ispezione estesa nel primo porto in cui approda trascorsi dodici mesi dall'ultima ispezione estesa.

Gli Stati membri che non fossero in grado di aumentare in tempo la propria capacità per effettuare tutte le ispezioni supplementari richieste, segnatamente a motivo di problemi legati all'assunzione e alla formazione di ispettori, beneficeranno di un termine che scade il 1° gennaio 2003 per strutturare gradualmente il rispettivo servizio di ispezione. Tale termine può essere prorogato di sei mesi per il porto di Rotterdam. La Commissione ne informerà gli Stati membri e il Parlamento europeo.

5. Le ispezioni estese sono effettuate secondo le procedure di cui all'allegato V, sezione C.

6. Qualora una modifica o un progetto di modifica del MOU rischi di limitare la portata dell'obbligo di ispezione estesa ai sensi del presente articolo, la Commissione presenta senza indugio al Comitato istituito ai sensi dell'articolo 18 un progetto di misure inteso a reintrodurre valori del fattore di priorità ordinaria conformi agli obiettivi della presente direttiva;

6) è inserito il seguente articolo 7 bis:

«Articolo 7 bis

Procedure in caso di impossibilità ad effettuare l'ispezione di talune navi

1. Lo Stato membro che per ragioni operative non può effettuare l'ispezione di una nave avente un fattore di priorità superiore a 50 di cui all'articolo 5, paragrafo 2, punto a), o l'ispezione estesa obbligatoria di cui all'articolo 7, paragrafo 4, informa tempestivamente il sistema SIRENAC che l'ispezione non è stata effettuata.

2. Tali casi sono notificati ogni sei mesi alla Commissione, indicando le ragioni della mancata ispezione della nave interessata.

3. In un anno civile il numero di mancate ispezioni non può essere superiore al 5 % del numero medio annuo di singole navi che dovrebbero essere soggette alle ispezioni di cui al paragrafo 1, approdate nei porti dello Stato membro calcolato in base agli ultimi tre anni civili per i quali sono disponibili statistiche.

4. Le navi di cui al paragrafo 1 sono soggette all'ispezione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, punto b), o, ove opportuno, all'ispezione estesa obbligatoria di cui all'articolo 7, paragrafo 4, nel successivo porto di approdo della Comunità.

5. Entro il 22 luglio 2008 la percentuale del 5 % di cui al paragrafo 3 è modificata in base ad una valutazione della Commissione, se ritenuto opportuno, secondo la procedura di cui all'articolo 19»;

7) è inserito il seguente articolo 7 ter:

«Articolo 7 ter

Provvedimenti di rifiuto di accesso riguardanti alcune navi

1. Lo Stato membro vigila affinché siano oggetto di un provvedimento di rifiuto di accesso ai suoi porti, tranne

nei casi previsti dall'articolo 11, paragrafo 6, le navi classificate in una delle categorie dell'allegato XI, sezione A,

quando esse

— battono bandiera di uno Stato che figura nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU e

— sono state oggetto di un provvedimento di fermo più di due volte nei 24 mesi precedenti in un porto di uno Stato membro firmatario del MOU

o

— battono bandiera di uno Stato designato "ad altissimo rischio" o "ad alto rischio" nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU e

— sono state oggetto di un provvedimento di fermo più di una volta nei 36 mesi precedenti in un porto di uno Stato firmatario del MOU.

Il provvedimento di rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave è stata autorizzata a lasciare il porto dove è stata oggetto del secondo o, secondo il caso, del terzo fermo.

2. Ai fini del paragrafo 1, gli Stati membri si conformano alle procedure di cui all'allegato XI, sezione B.

3. La Commissione pubblica ogni sei mesi le informazioni relative alle navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità in applicazione del presente articolo»;

8) l'articolo 8 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 8

Rapporto d'ispezione per il comandante

Al termine di un'ispezione, di un'ispezione più dettagliata o di un'ispezione estesa, l'ispettore redige un rapporto a norma dell'allegato IX. Una copia del rapporto d'ispezione è consegnata al comandante della nave»;

9) all'articolo 9:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

«1. Se l'ispezione di cui agli articoli 5, paragrafo 2 e 7, conferma o rivela carenze, l'autorità competente si accerta che siano o saranno corrette secondo le convenzioni»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

«3. Nell'esercizio del suo potere discrezionale per valutare l'opportunità di fermare una nave, l'ispettore applica i criteri contenuti nell'allegato VI. In tale contesto la nave viene trattenuta qualora non sia equipaggiata con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR) quando il loro uso è prescritto dall'allegato XII. Qualora questa carenza non possa essere prontamente corretta presso il porto dove è stato disposto il fermo, l'autorità competente può consentire alla nave di raggiungere il porto più vicino, adeguatamente attrezzato per porvi rimedio o esigere che la carenza venga risolta entro trenta giorni. A tali scopi si applicano le procedure di cui all'articolo 11»;

- c) il paragrafo 5 è sostituito dal testo seguente:
- «5. Se le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, e all'articolo 7 portano ad un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, accludendo il rapporto d'ispezione, l'amministrazione dello Stato del quale la nave batte bandiera (in seguito denominata "amministrazione di bandiera") o, quando ciò non è possibile, il console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito alle circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Devono anche essere notificati gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti, responsabili del rilascio dei certificati di classe o dei certificati rilasciati per conto dello Stato di bandiera secondo le convenzioni internazionali, laddove necessario»;
- 10) l'articolo 10, paragrafo 1, è sostituito dal testo seguente:
- «1. Il proprietario o l'armatore di una nave o il suo rappresentante in uno Stato membro ha il diritto di ricorrere contro una decisione di fermo o di rifiuto di accesso presa dall'autorità competente. Il ricorso non sospende il fermo o il rifiuto di accesso»;
- 11) l'articolo 14, paragrafo 2, è sostituito dal testo seguente:
- «2. Ciascuno Stato membro si adopera per garantire lo scambio di informazioni e la collaborazione tra le proprie autorità competenti e le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri nonché per mantenere il collegamento operativo già stabilito tra le sue autorità competenti, la Commissione e il sistema informativo SIRENAC di St. Malo (Francia).
- Per compiere le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, e all'articolo 7, gli ispettori consultano le banche dati pubbliche e private relative alle ispezioni di navi accessibili attraverso il sistema di informazione EQUASIS»;
- 12) l'articolo 15, paragrafo 2, è sostituito dal testo seguente:
- «2. Le informazioni enumerate all'allegato VIII, parti I e II, nonché le informazioni sulle modifiche, sospensioni e revoca della classe di cui all'articolo 15, paragrafo 3, della direttiva 94/57/CE devono essere disponibili nel sistema SIRENAC. Esse sono oggetto di pubblicità nel quadro del sistema di informazioni EQUASIS, al più presto possibile dopo l'ispezione o la revoca del fermo»;
- 13) all'articolo 15 è aggiunto il paragrafo seguente:
- «5. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le legislazioni nazionali in materia di responsabilità»;
- 14) all'articolo 16 è inserito il paragrafo seguente:
- «2a. Qualora una nave sia sottoposta a fermo a causa di carenze o per la mancanza di certificati validi di cui all'articolo 9 e all'allegato VI, tutti i costi relativi al fermo in porto sono a carico del proprietario o dell'armatore della nave»;
- 15) gli articoli 17 e 18 sono sostituiti dal testo seguente:
- «Articolo 17
- Dati per il controllo dell'attuazione**
- Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni elencate nell'allegato X con la frequenza specificata nel predetto allegato.
- Articolo 18
- Comitato di regolamentazione**
1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
- Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.
3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno»;
- 16) all'articolo 19, la frase introduttiva e la lettera a) sono sostituite dal testo seguente:
- «Secondo la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2, la presente direttiva può, senza che ne risulti esteso l'ambito d'applicazione, essere modificata per:
- a) adeguare gli obblighi di cui all'articolo 5, esclusa la percentuale del 25 % di cui al paragrafo 1 ed agli articoli 6, 7, 7 bis, 7ter, 8, 15 e 17, nonché agli allegati contemplati dai predetti articoli sulla base dell'esperienza acquisita nell'attuazione della presente direttiva e tenendo conto degli sviluppi nell'ambito del MOU»;
- 17) è inserito il seguente articolo 19 bis:
- «Articolo 19 bis
- Sanzioni**
- Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per violazione delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive»;
- 18) all'articolo 20 è aggiunto il seguente paragrafo:
- «4. Inoltre, la Commissione informa sistematicamente il Parlamento europeo e il Consiglio dei progressi realizzati nell'attuazione della direttiva all'interno degli Stati membri»;
- 19) l'allegato I, parte II, è sostituito dal testo che figura nell'allegato I della presente direttiva;
- 20) nell'allegato II:
- a) il punto 10 è sostituito dai punti seguenti:
- «10. Documento attestante la tabella minima d'armamento;
- 10 bis. Certificati rilasciati secondo la convenzione STCN»;

- b) è aggiunto il seguente punto 35:
- «35. Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivati da inquinamento da idrocarburi, 1992)»;
- 21) all'allegato III, punto 1, i termini «II-8 e II-11» sono sostituiti dai termini «e II-8»;
- 22) l'allegato V è sostituito dal testo che figura nell'allegato II della presente direttiva;
- 23) l'allegato VI è modificato come segue:
- a) al punto 2 «Applicazione dei criteri principali» è aggiunto il testo seguente:
- «14. fornire tutte le informazioni possibili in caso di incidente»;
- b) al punto 3.1, i termini «Mancanza dei certificati validi» sono sostituiti dai termini «Mancanza dei certificati e documenti validi»;
- c) al punto 3.2, sono aggiunti i seguenti punti:
- «15. Mancata esecuzione del programma di ispezioni estese in virtù della SOLAS 74, capitolo XI, regolamento 2.
16. Assenza o guasto di un VDR, qualora l'impiego sia obbligatorio»;
- d) al punto 3.6 è aggiunto il punto seguente:
- «5. Documentazione dei rapporti di ispezione mancante o non conforme alla norma 13G(3)(b) della convenzione MARPOL»;
- 24) l'allegato VIII è sostituito dal testo che figura nell'allegato III della presente direttiva;
- 25) sono aggiunti gli allegati IX, X, XI e XII, il cui testo figura nell'allegato IV della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per confor-

marsi alla presente direttiva entro il 22 luglio 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

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

Articolo 3

La Commissione procede ad un riesame dell'attuazione della presente direttiva entro il 22 luglio 2006. Tale riesame prevede tra l'altro la verifica del numero di ispettori preposti al controllo dello Stato di approdo in ogni Stato membro nonché il numero di ispezioni effettuate, ivi comprese le ispezioni estese obbligatorie. La Commissione comunica i risultati del riesame al Parlamento europeo e al Consiglio e determina sulla base di tale riesame la necessità di proporre una direttiva modificatrice o ulteriori disposizioni legislative in materia.

Articolo 4

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 19 dicembre 2001.

Per il Parlamento europeo

La Presidente

N. FONTAINE

Per il Consiglio

Il Presidente

A. NEYTS-UYTTEBROECK

ALLEGATO I

«II. Fattore di priorità ordinaria

L'ispezione delle navi elencate in appresso deve essere considerata prioritaria.

1. Navi che approdano nel porto di uno Stato membro per la prima volta o dopo un'assenza di dodici mesi o più. Nell'applicare tali criteri gli Stati membri tengono conto anche delle ispezioni effettuate dai membri del memorandum di intesa. In mancanza di informazioni adeguate in materia, gli Stati membri si basano sui dati disponibili nella banca dati SIRENAC e ispezionano le navi che non risultano registrate in tale banca dati dopo la sua costituzione il 1° gennaio 1993.
 2. Navi non ispezionate da alcuno Stato membro nei sei mesi precedenti.
 3. Navi i cui certificati obbligatori relativi alla costruzione e alle dotazioni rilasciati in conformità delle convenzioni, e i cui certificati di classe sono stati rilasciati da un organismo non riconosciuto ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio.
 4. Navi battenti bandiera di uno Stato che figura nella lista nera pubblicata nella relazione annuale del memorandum di intesa.
 5. Navi alle quali è consentito lasciare il porto di uno Stato membro a determinate condizioni quali:
 - a) carenze da correggere prima della partenza;
 - b) carenze da correggere nel successivo porto di approdo;
 - c) carenze da correggere entro 14 giorni;
 - d) carenze per le quali sono state specificate altre condizioni.
- È tenuto conto del fatto che siano state adottate iniziative riguardanti la nave e che siano state corrette tutte le carenze.
6. Navi in cui sono state riscontrate carenze durante una precedente ispezione, a seconda del numero di carenze già riscontrate.
 7. Navi che sono state fermate in un porto precedente.
 8. Navi battenti bandiera di uno Stato che non ha ratificato tutte le pertinenti convenzioni internazionali elencate all'articolo 2 della presente direttiva.
 9. Navi classificate con una società di classifica il cui tasso di carenze è superiore alla media.
 10. Navi delle categorie di cui all'allegato V, sezione A.
 11. Navi che hanno più di 13 anni.

Nel determinare l'ordine di priorità per l'ispezione delle navi sopra elencate l'autorità competente tiene conto dell'ordine risultante dal fattore di priorità ordinaria che figura nel sistema informativo SIRENAC, in conformità dell'allegato I, sezione I, del memorandum di intesa di Parigi. Un fattore di priorità più elevato indica una priorità più elevata. Il fattore di priorità ordinaria è la somma dei valori del fattore di priorità applicabili secondo quanto definito nel quadro del memorandum di intesa. I punti 5, 6 e 7 si applicano soltanto per le ispezioni effettuate negli ultimi 12 mesi. Il fattore di priorità ordinaria non deve essere inferiore alla somma dei valori fissati per i punti 3, 4, 8, 9, 10 e 11.

Tuttavia, ai fini dell'articolo 7, paragrafo 4, il fattore di priorità ordinaria non tiene conto del punto 10.»

ALLEGATO II

«ALLEGATO V

A. CATEGORIE DI NAVI SOTTOPOSTE AD ISPEZIONE ESTESA (in virtù dell'articolo 7, paragrafo 1)

1. Navi gasiere e chimichiere di età superiore ai 10 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.
2. Navi portarinfusa di età superiore a 12 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.
3. Petroliere di stazza lorda superiore a 3 000 tonnellate e di età superiore a 15 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.
4. Navi passeggeri di età superiore ai 15 anni, diverse dalle navi passeggeri di cui all'articolo 2, lettere (a) e (b) della direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea ⁽¹⁾.

B. INFORMAZIONI DA NOTIFICARE ALL'AUTORITÀ COMPETENTE [in virtù dell'articolo 7, paragrafo 3, lettera a)]

- A. nome
- B. bandiera
- C. eventuale numero IMO
- D. portata lorda
- E. data di costruzione della nave, determinata in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave
- F. per le navi cisterna:
 - F.a. configurazione: monoscafo, monoscafo con SBT (cisterna di zavorra segregata), doppio scafo,
 - F.b. condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, inertizzate
 - F.c. volume e natura del carico
- G. ora probabile di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, come richiesto dall'autorità competente
- H. durata prevista dello scalo
- I. operazioni previste nel porto di destinazione (carico, scarico, altro)
- J. ispezioni obbligatorie pianificate e lavori di manutenzione e riparazione sostanziali da eseguire nel posto di destinazione

C. PROCEDURE RELATIVE ALL'ISPEZIONE ESTESA DI ALCUNE CATEGORIE DI NAVI (di cui all'articolo 7, paragrafo 5)

Salva restando la loro fattibilità materiale o eventuali limitazioni connesse alla sicurezza delle persone, della nave o del porto, devono rientrare nel concetto di ispezione estesa quantomeno gli elementi indicati di seguito. Gli ispettori sono consapevoli del fatto che l'esecuzione in condizioni di sicurezza di alcune operazioni a bordo - ad esempio le movimentazioni del carico - può essere pregiudicata se nel corso di queste vengono effettuate prove aventi conseguenze dirette sulle stesse.

1. NAVI IN GENERALE (tutte le categorie della sezione A)

- Black-out e avvio del generatore di emergenza,
- Ispezione dell'illuminazione di emergenza,
- Funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due manichette antincendio collegate alla linea antincendio principale,

⁽¹⁾ GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1.

- Funzionamento delle pompe di sentina,
- Chiusura delle porte a tenuta stagna,
- Messa in mare di un'imbarcazione di salvataggio,
- Prova di arresto di emergenza a distanza per, ad esempio, caldaie, pompe di ventilazione e combustibile,
- Prove dell'apparecchio di governo, compreso quello ausiliario,
- Ispezione dell'alimentazione di emergenza per gli impianti radio,
- Ispezione e, per quanto possibile, verifica del separatore nella sala macchine.

2. GASIERE E CHIMICHIERE

Oltre agli elementi di cui al punto 1, l'ispezione estesa delle gasiere e delle chimichiere deve comprendere i seguenti elementi:

- dispositivi di controllo e sicurezza della cisterna di carico per quanto concerne la temperatura, la pressione e lo spazio libero,
- dispositivi per l'analisi dell'ossigeno e la valutazione dell'esplosività, compresa la loro taratura. Disponibilità di attrezzatura per l'individuazione di prodotti chimici (mantici) con un numero adeguato di appositi tubi per l'individuazione del gas per il carico specifico a bordo,
- attrezzature di emergenza per le cabine che offrano un'adeguata protezione dell'apparato respiratorio e degli occhi per ciascuna persona a bordo (se richiesto per prodotti elencati, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato di idoneità al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti),
- controllo che il prodotto trasportato sia elencato, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato di idoneità al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti,
- dispositivo fisso antincendio sul ponte, funzionante a schiuma o con prodotto chimico secco o con altra sostanza, secondo il prodotto caricato.

3. NAVI PORTARINFUSE

Oltre agli elementi indicati al punto 1, l'ispezione estesa delle navi portarinfuse deve comprendere i seguenti elementi:

- eventuale corrosione delle fondamenta dei macchinari ausiliari da ponte,
- eventuale deformazione e/o corrosione delle coperture dei boccaporti,
- eventuali fenditure o corrosione localizzata nelle paratie trasversali,
- accesso ai vani carico,
- verifica della presenza a bordo dei seguenti documenti, loro revisione e conferma della loro convalida da parte dello Stato di bandiera o della società di classifica:
 - 1) rapporti di visita della struttura,
 - 2) rapporti di valutazione delle condizioni della nave,
 - 3) rapporti sulle misurazioni dello spessore,
 - 4) documento descrittivo di cui alla risoluzione IMO A. 744(18).

4. PETROLIERE

Oltre agli elementi indicati al punto 1, l'ispezione estesa delle petroliere deve comprendere i seguenti elementi:

- sistemi d'inondazione di schiumogeno sul ponte,
- attrezzature antincendio in generale,
- ispezione delle serrande tagliafuoco della sala macchine, sala pompe e alloggi,
- controllo della pressione del gas inerte e relativo contenuto di ossigeno,
- cisterne di zavorra: in primo luogo, esame di almeno una delle cisterne di zavorra nei vani carico dal passo d'uomo della cisterna/accesso al ponte e dall'interno, ove l'ispettore constati l'esistenza di fondati motivi per un'ulteriore ispezione,
- verifica della presenza a bordo dei seguenti documenti, loro revisione e conferma della loro convalida da parte dello Stato di bandiera o della società di classifica:
 - 1) rapporti di visita della struttura,
 - 2) rapporti di valutazione delle condizioni della nave,
 - 3) rapporti sulle misurazioni dello spessore,
 - 4) documento descrittivo di cui alla risoluzione IMO A.744(18).

5. NAVI PASSEGGERI NON CONTEMPLATE DALLA DIRETTIVA 1999/35/CE

Oltre agli elementi indicati alla sezione C 1 l'ispezione estesa delle navi passeggeri può comprendere anche i seguenti elementi:

- prove del sistema di rilevamento di incendio e di allarme,
- verifica della corretta chiusura delle porte tagliafuoco,
- prove del sistema di diffusione sonora,
- esercitazione antincendio con dimostrazione di almeno tutti i set di indumenti antincendio, cui deve partecipare parte dell'equipaggio addetto alla ristorazione,
- dimostrazione che i membri chiave dell'equipaggio conoscono le misure da adottare in caso di avaria.

Se opportuno, l'ispezione può essere continuata con il consenso del comandante o dell'armatore, mentre la nave è in navigazione da o verso il porto dello Stato membro. Gli ispettori non devono ostacolare le attività operative della nave né provocare situazioni che, a giudizio del comandante, possano compromettere la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave.»

ALLEGATO III

L'allegato VIII è sostituito dal testo seguente:

«ALLEGATO VIII

Pubblicazione di informazioni connesse ai fermi ed alle ispezioni in porti degli Stati membri (di cui all'articolo 15)

I. Le informazioni pubblicate a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, devono comprendere i seguenti dati:

- nome della nave,
- numero IMO,
- tipo di nave,
- stazza (GT),
- anno di costruzione, determinato in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave,
- nome ed indirizzo del proprietario o dell'armatore della nave,
- per le navi portarinfusa liquide o secche, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio,
- Stato di bandiera,
- la/le società di classifica, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a detta nave i certificati di classifica,
- la/le società di classifica e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente con le convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati,
- porto e data dell'ultima ispezione estesa ed eventualmente indicazione che è stato pronunciato un fermo,
- porto e data dell'ultima visita speciale e indicazione dell'organismo che ha effettuato tale visita,
- numero di fermi nel corso dei precedenti 24 mesi,
- paese e porto di fermo,
- data in cui è stato revocato il fermo,
- durata del fermo, in giorni,
- numero di carenze riscontrate e ragioni del fermo, in termini chiari ed espliciti,
- descrizione delle misure adottate dall'autorità competente ed eventualmente dalla società di classifica a seguito di un fermo,
- se alla nave è stato rifiutato l'accesso ad un porto della Comunità, motivi di tale misura, in termini chiari ed espliciti,
- indicazione, ove pertinente, delle eventuali responsabilità della società di classifica o di altro organismo privato che ha effettuato la visita relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione, ha provocato il fermo,
- descrizione delle misure adottate nel caso in cui la nave sia stata autorizzata a recarsi al più vicino cantiere di riparazione appropriato o in cui alla nave sia stato rifiutato l'accesso ad un porto della Comunità.

II. Le informazioni relative alle navi oggetto di ispezione rese pubbliche a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, devono comprendere i seguenti dati:

- nome della nave,
- numero IMO,
- tipo di nave,
- stazza (GT),
- anno di costruzione,
- nome ed indirizzo del proprietario o dell'armatore della nave,
- per le navi portarinfusa liquide o secche, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio,

- Stato di bandiera,
 - la/le società di classifica, ove pertinente, che hanno rilasciato eventualmente a detta nave i certificati di classifica,
 - la/le società di classifica e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente con le convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati,
 - paese, porto e data di ispezione,
 - numero e natura delle carenze.»
-

ALLEGATO IV

Sono aggiunti i seguenti allegati IX, X, XI e XII:

«ALLEGATO IX

Rapporto d'ispezione redatto in applicazione dell'articolo 8

Il rapporto d'ispezione comprende quantomeno i seguenti elementi:

I. Informazioni generali

1. Autorità competente che ha redatto il rapporto
2. Data e luogo dell'ispezione
3. Nome della nave ispezionata
4. Bandiera
5. Tipo di nave
6. Numero IMO
7. Indicativo radio
8. Stazza (GT)
9. Portata lorda (eventuale)
10. Anno di costruzione, determinato in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave
11. La/le società di classifica, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a tale nave i certificati di classifica
12. La/le società di classifica e/o altre parti che hanno rilasciato a tale nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera
13. Nome ed indirizzo del proprietario o dell'armatore della nave
14. Nome ed indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio per le navi portarinfusa liquide o secche
15. Data finale di stesura del rapporto di ispezione
16. Indicazione dell'eventualità che informazioni dettagliate relative a un'ispezione o a un fermo siano pubblicate.

II. Informazioni relative all'ispezione

1. Certificati rilasciati in applicazione delle convenzioni internazionali pertinenti, autorità od organismo che ha rilasciato il o i certificati pertinenti con indicazione delle date di rilascio e di scadenza
2. Parti o elementi della nave che sono stati oggetto di ispezione (nel caso di ispezione dettagliata o estesa)
3. Indicazione del tipo d'ispezione (ispezione, ispezione dettagliata, ispezione estesa)
4. Natura delle carenze
5. Misure adottate

III. Informazioni supplementari in caso di fermo

1. Data della decisione di fermo
2. Data della revoca del fermo
3. Natura delle carenze che hanno motivato la decisione di fermo (eventuali riferimenti alle convenzioni)
4. Informazioni sull'ultima visita intermedia o annuale

5. Indicazione dell'eventuale responsabilità della società di classifica o di qualsiasi altro organismo privato che ha effettuato la visita relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione, ha provocato il fermo
6. Misure adottate.

ALLEGATO X

Dati da fornire nel quadro della vigilanza dell'attuazione in applicazione dell'articolo 17

1. Ogni anno gli Stati membri forniscono alla Commissione i seguenti dati relativi all'anno precedente entro il 1° aprile.

- 1.1. Numero di ispettori incaricati del controllo delle navi da parte dello Stato di approdo

Le informazioni vanno trasmesse alla Commissione conformandosi alla tabella tipo sotto presentata.

Porto/Zona	Numero di ispettori a tempo pieno	Numero di ispettori a tempo parziale ⁽¹⁾	Conversione a tempo pieno
Porto X			
Porto Y			
TOTALE			

⁽¹⁾ Quando le ispezioni effettuate dagli ispettori nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo non costituiscono che una parte dei compiti affidati a tali ispettori, il numero totale di ispettori deve essere convertito in numero di ispettori che esercitano funzioni a tempo pieno.

Queste informazioni sono fornite su scala nazionale per ciascuno dei porti dello Stato membro in questione. Ai fini del presente allegato, con il termine porto si intende un porto singolo nonché la zona geografica coperta da un ispettore o da un gruppo di ispettori e che comprende eventualmente vari porti singoli. Il medesimo ispettore può essere chiamato ad intervenire in più di un porto/zona geografica.

- 1.2. Numero totale di singole navi entrate nei loro porti a livello nazionale.

2. Gli Stati membri devono fornire:

- a) alla Commissione con cadenza semestrale l'elenco dei movimenti di singole navi, esclusi i servizi traghetto regolari, entrate nei loro porti compresi il numero IMO delle navi e la data di arrivo; oppure, in alternativa;
- b) al sistema Sirenac, i numeri IMO e la data di arrivo delle navi, esclusi i servizi traghetto regolari, entrate giornalmente nei loro porti.

Gli Stati membri devono fornire alla Commissione l'elenco dei servizi traghetto regolari di cui alle lettere a) e b) entro sei mesi dalla data di attuazione della presente direttiva e successivamente ogniqualvolta vengono apportate variazioni a detti servizi.

ALLEGATO XI

A. CATEGORIE DI NAVI SOGGETTE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI DELLA COMUNITÀ (di cui all'articolo 7ter, paragrafo 1)

1. Gasiere e chimichiere
2. Navi portarinfuse
3. Petroliere
4. Navi passeggeri

B. PROCEDURE RELATIVE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI DELLA COMUNITÀ (di cui all'articolo 7ter, paragrafo 2)

1. In presenza delle condizioni di cui all'articolo 7ter, l'autorità competente del porto nel quale è pronunciato a seconda dei casi, il secondo o terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante e il proprietario o l'armatore della nave del provvedimento di rifiuto di accesso pronunciato nei confronti della nave.

L'autorità competente informa del provvedimento anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classifica interessata, gli altri Stati membri, la Commissione delle Comunità europee, il Centre administratif des Affaires Maritimes e il Segretariato del MOU.

Il provvedimento di rifiuto di accesso scatta non appena la nave è stata autorizzata a lasciare il porto previa correzione delle carenze che hanno causato il fermo.

2. Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso. La domanda è corredata di una dichiarazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera, attestante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni internazionali. La domanda di revoca del rifiuto di accesso va altresì corredata eventualmente di una certificazione della società di classifica, presso la quale la nave è classificata, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione.

3. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato solo a seguito di una nuova ispezione effettuata, in un porto concordato, da ispettori dell'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso e fornendo a detto Stato membro elementi di prova sufficienti a dimostrare la piena conformità della nave alle disposizioni applicabili delle convenzioni internazionali.

Se il porto concordato è situato nel territorio della Comunità, l'autorità competente dello Stato membro del porto di destinazione, previo accordo dell'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave a raggiungere il porto in questione al solo scopo di verificare che essa ottemperi alle condizioni specificate al paragrafo 2.

La nuova ispezione consiste in un'ispezione estesa che riguardi quantomeno gli elementi pertinenti di cui all'allegato V, sezione C.

I costi derivanti da detta ispezione estesa sono totalmente a carico del proprietario o dell'armatore.

4. Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano lo Stato membro a norma del paragrafo 2, il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato. Il proprietario o l'armatore della nave ne sono informati per iscritto.

L'autorità competente informa della sua decisione anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classifica interessata, gli altri Stati membri, la Commissione, il Centre administratif des Affaires Maritimes e il Segretariato del MOU con comunicazione scritta.

5. Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti della Comunità sono rese disponibili nel sistema Sirenac e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni dell'articolo 15 e dell'allegato VIII.

ALLEGATO XII

Disposizioni internazionali e comunitarie relative ai dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR)

Al momento dell'approdo in porti comunitari, le navi che rientrano nelle seguenti categorie devono essere equipaggiate con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione conformi agli standard di prova per le prestazioni previsti nella risoluzione dell'Assemblea IMO A.861(20) nonché agli standard per i test fissati dalla Commissione elettrotecnica internazionale (CEI) (standard n. 61996):

- le navi passeggeri costruite a partire dal 1° luglio 2002,
- le navi passeggeri ro-ro costruite prima del 1° luglio 2002 e non oltre la prima ispezione effettuata a partire dal 1° luglio 2002,
- le navi passeggeri diverse dalle navi passeggeri ro-ro, costruite anteriormente al 1° luglio 2002 e non oltre il 1° gennaio 2004,
- le navi diverse dalle navi passeggeri, con una stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, costruite a partire del 1° luglio 2002.

Al momento dell'approdo in porti comunitari, le navi che rientrano nelle seguenti categorie, costruite prima del 1° luglio 2002, devono essere equipaggiate con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione conformi agli standard IMO:

- le navi da carico con stazza lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate, non oltre la data fissata dall'IMO o, in mancanza di una decisione dell'IMO, non oltre il 1° gennaio 2007,
 - le navi da carico con stazza lorda tra le 3 000 e le 20 000 tonnellate, non oltre la data fissata dall'IMO o, in mancanza di una decisione dell'IMO, non oltre il 1° gennaio 2008.»
-

II

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

CONSIGLIO

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 6 dicembre 2001

concernente la conclusione dell'accordo in forma di scambio di lettere relativo all'applicazione provvisoria del protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica di Guinea-Bissau sulla pesca al largo della costa della Guinea-Bissau, per il periodo dal 16 giugno 2001 al 15 giugno 2006

(2002/40/CE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 300, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente all'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica di Guinea-Bissau sulla pesca al largo della costa della Guinea-Bissau ⁽¹⁾ le due parti hanno condotto negoziati per definire le modifiche o i nuovi elementi da inserire in tale accordo al termine del periodo d'applicazione del protocollo ad esso allegato.
- (2) In seguito a tali negoziati, il 30 maggio 2001 è stato siglato un nuovo protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo.
- (3) Grazie a tale protocollo, i pescatori della Comunità fruiscono di possibilità di pesca nelle acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione della Repubblica di Guinea-Bissau per il periodo dal 16 giugno 2001 al 15 giugno 2006.
- (4) Per garantire la prosecuzione delle attività di pesca da parte delle navi della Comunità, è indispensabile che il nuovo protocollo sia applicato quanto prima. A tal fine le due parti hanno siglato un accordo in forma di scambio di lettere il quale prevede l'applicazione provvisoria del protocollo siglato a decorrere dal 16 giugno 2001.
- (5) Occorre approvare l'accordo in forma di scambio di lettere, con riserva di una decisione definitiva ai sensi dell'articolo 37 del trattato.

- (6) Occorre definire il criterio di ripartizione delle possibilità di pesca fra gli Stati membri sulla base della ripartizione tradizionale delle possibilità di pesca nell'ambito dell'accordo,

DECIDE:

Articolo 1

È approvato a nome della Comunità l'accordo in forma di scambio di lettere relativo all'applicazione provvisoria del protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica di Guinea-Bissau sulla pesca al largo della costa della Guinea-Bissau, per il periodo dal 16 giugno 2001 al 15 giugno 2006.

I testi dell'accordo in forma di scambio di lettere e del protocollo sono acclusi alla presente decisione.

Articolo 2

Le possibilità di pesca fissate dal protocollo sono ripartite tra gli Stati membri secondo il seguente criterio:

- a) pesca di gamberetti:

— Italia	4 000 tsl
— Spagna	2 400 tsl
— Portogallo	3 200 tsl
— Grecia	250 tsl
- b) pesca di pesci/cefalopodi:

— Spagna	2 000 tsl
— Italia	500 tsl
— Grecia	300 tsl

⁽¹⁾ GU L 226 del 29.8.1980, pag. 34.

- c) navi tonniere con reti da circuizione:
- Spagna 20 unità
 - Francia 19 unità
 - Italia 1 unità
- d) navi con lenze a canna e navi con palangari di superficie:
- Spagna 25 unità
 - Francia 6 unità
 - Portogallo 5 unità.

Se le domande di licenza dei succitati Stati membri non esauriscono le possibilità di pesca fissate dal protocollo, la Commissione può prendere in considerazione le domande di licenza di altri Stati membri.

Articolo 3

Gli Stati membri le cui navi pescano nell'ambito del presente protocollo sono tenuti a notificare alla Commissione i quantitativi di ogni riserva catturati nella zona di pesca della Guinea-

Bissau secondo le modalità previste dal regolamento (CE) n. 500/2001 della Commissione, del 14 marzo 2001, che stabilisce le modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 2847/93 del Consiglio in relazione al controllo delle catture effettuate dai pescherecci comunitari nelle acque di paesi terzi e in alto mare ⁽¹⁾.

Articolo 4

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare le persone abilitate a firmare l'accordo allo scopo di impegnare la Comunità.

Fatto a Bruxelles, addì 6 dicembre 2001.

Per il Consiglio

Il Presidente

I. DURANT

⁽¹⁾ GU L 73 del 15.3.2001, pag. 8.

ACCORDO IN FORMA DI SCAMBIO DI LETTERE

relativo all'applicazione provvisoria del protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica di Guinea-Bissau sulla pesca al largo della costa della Guinea-Bissau, per il periodo dal 16 giugno 2001 al 15 giugno 2006

A. Lettera del governo della Repubblica di Guinea-Bissau

Signor ...,

In riferimento al protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria per il periodo dal 16 giugno 2001 al 15 giugno 2006, siglato il 30 maggio 2001, mi prego informarLa che il governo della Repubblica di Guinea-Bissau è disposto ad applicare tale protocollo, a titolo provvisorio, a decorrere dal 16 giugno 2001, in attesa della sua entrata in vigore conformemente all'articolo 9 dello stesso, a condizione che la Comunità sia disposta a fare altrettanto.

Resta inteso che, in tal caso, deve essere versata, anteriormente al 15 gennaio 2002, la prima rata annuale della compensazione finanziaria fissata all'articolo 2 del protocollo.

Le sarei grato se volesse confermarmi l'accordo della Comunità su tale applicazione provvisoria.

Voglia accettare, Signor ..., l'espressione della mia profonda stima.

Per il governo della Repubblica di Guinea-Bissau

B. Lettera della Comunità

Signor ...,

Mi prego comunicarLe di aver ricevuto la Sua lettera in data odierna, così redatta:

«In riferimento al protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria per il periodo dal 16 giugno 2001 al 15 giugno 2006, siglato il 30 maggio 2001, mi prego informarLa che il governo della Repubblica di Guinea-Bissau è disposto ad applicare tale protocollo, a titolo provvisorio, a decorrere dal 16 giugno 2001, in attesa della sua entrata in vigore conformemente all'articolo 9 dello stesso, a condizione che la Comunità sia disposta a fare altrettanto.

Resta inteso che, in tal caso, deve essere versata, anteriormente al 15 gennaio 2002, la prima rata annuale della compensazione finanziaria fissata all'articolo 2 del protocollo.

Le sarei grato se volesse confermarmi l'accordo della Comunità su tale applicazione provvisoria.»

Mi prego confermarLe l'accordo della Comunità su tale applicazione provvisoria.

Voglia accettare, Signor ..., l'espressione della mia profonda stima.

A nome del Consiglio dell'Unione europea

PROTOCOLLO

che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica della Guinea-Bissau sulla pesca al largo della costa della Guinea-Bissau, per il periodo dal 16 giugno 2001 al 15 giugno 2006

Articolo 1

Per un periodo di cinque anni a decorrere dal 16 giugno 2001 le possibilità di pesca concesse ai sensi dell'articolo 4 dell'accordo sono fissate come segue:

- 1) a) navi congelatrici con reti da traino adibite alla pesca di gamberetti: 9 600 tonnellate di stazza lorda (tsl) all'anno;
- b) navi congelatrici con reti da traino adibite alla pesca di pesci e cefalopodi: 2 800 tsl all'anno;
- 2) navi tonniere congelatrici con reti da circuizione: 40 unità;
- 3) navi tonniere con lenze a canna e navi con palangari di superficie: 36 unità.

Articolo 2

1. Per i primi tre anni di applicazione del protocollo la contropartita finanziaria di cui all'articolo 9 dell'accordo è fissata a 10 000 000 EUR all'anno (di cui 9 000 000 EUR a titolo di compensazione finanziaria, da versare il primo anno entro il 15 gennaio 2002 e negli anni successivi dopo la ricorrenza anniversaria del protocollo, e 1 000 000 EUR per le azioni contemplate dall'articolo 4 del presente protocollo).

2. Per gli ultimi due anni di applicazione del protocollo, la contropartita finanziaria di cui all'articolo 9 dell'accordo è fissata a 10 500 000 EUR all'anno (di cui 9 500 000 EUR a titolo di compensazione finanziaria e 1 000 000 EUR per le azioni contemplate dall'articolo 4 del presente protocollo).

3. L'impiego della compensazione finanziaria è di esclusiva competenza del governo della Guinea-Bissau.

4. La compensazione è versata su un conto indicato dal governo della Guinea-Bissau, a profitto del Tesoro pubblico.

Articolo 3

Le due parti di impegnano a promuovere una pesca responsabile nelle acque della Guinea-Bissau, sulla base dei principi di non discriminazione tra le diverse flotte presenti in tali acque.

Per tutta la durata del presente protocollo la Comunità e le autorità della Guinea-Bissau cercheranno di seguire l'evoluzione dello stato delle risorse nella zona di pesca della Guinea-Bissau; a tal fine è prevista una riunione scientifica annuale congiunta, che si terrà a Bruxelles o a Bissau.

Sulla base delle conclusioni della riunione scientifica annuale e alla luce dei migliori pareri scientifici disponibili, le due parti si consultano in seno alla commissione mista prevista dall'articolo 11 dell'accordo quadro per adottare, se del caso e di comune accordo, misure volte a favorire una gestione sostenibile delle risorse alieutiche.

Qualora le misure contemplate dal precedente paragrafo implicino una riduzione delle possibilità di pesca concesse a titolo del presente protocollo, si procederà ad un adeguamento della contropartita finanziaria.

Se lo stato delle risorse lo consente, le possibilità di pesca concesse a titolo del presente protocollo, possono essere aumentate, su richiesta della Comunità, per quote successive di 1 000 tonnellate di stazza lorda all'anno. In tal caso la contropartita finanziaria di cui all'articolo 2 è maggiorata in proporzione, pro rata temporis.

Articolo 4

L'importo della contropartita finanziaria di cui all'articolo 2, paragrafo 1, sarà utilizzato per finanziare le seguenti azioni, ripartendo gli importi come indicato:

- a) finanziamento di un programma scientifico o tecnico della Guinea-Bissau destinato a migliorare le conoscenze alieutiche e il controllo dell'evoluzione dello stato delle risorse nella zona di pesca della Guinea-Bissau, nonché il funzionamento del laboratorio di ricerca applicata sulla pesca, in particolare per quanto concerne il miglioramento delle condizioni sanitarie nel campo della pesca, per un importo di 200 000 EUR all'anno;
- b) finanziamento di borse di studio e di formazione pratica nelle varie discipline scientifiche, tecniche ed economiche attinenti alla pesca. Tali borse possono essere altresì utilizzate in qualsiasi Stato legato alla Comunità da un accordo di cooperazione. Il costo totale delle borse non può superare 150 000 EUR all'anno. Su richiesta delle autorità della Guinea-Bissau, una parte della somma può essere utilizzata per coprire le spese di partecipazione a riunioni internazionali o a tirocini nel settore della pesca, nonché per l'organizzazione di seminari sulla pesca in Guinea-Bissau. L'importo è versato sul conto indicato dalle autorità nazionali competenti, che gestiscono la totalità delle borse e altre azioni così finanziate;
- c) sostegno agli investimenti nel settore della pesca artigianale: 250 000 EUR all'anno;
- d) sorveglianza marittima, compresa l'istituzione di un sistema di controllo via satellite (SCP) delle navi da pesca: 300 000 EUR all'anno;
- e) sostegno istituzionale al ministero responsabile per la pesca: 60 000 EUR all'anno;
- f) assistenza tecnica per l'istituzione e il controllo delle azioni precitate, il cui contenuto e le cui modalità sono definiti di comune accordo tra le due parti: 40 000 EUR all'anno.

Le azioni sono decise dalle autorità nazionali competenti sulla base di un programma di azione che viene inviato per informazione alla Commissione delle Comunità europee prima del primo pagamento.

Articolo 5

Gli importi di cui alle lettere a), c), d), e) e f) dell'articolo 4 sono messi a disposizione delle autorità e degli organismi competenti della Guinea-Bissau il primo anno entro il 15 gennaio 2002 e per gli anni successivi dopo la ricorrenza anniversaria del protocollo, versandoli, sulla base dell'utilizzazione prevista, sui conti bancari delle autorità competenti della Guinea-Bissau.

Gli importi di cui alla lettera b) dell'articolo 4 sono corrisposti man mano che vengono utilizzati.

Le autorità nazionali competenti trasmettono alla delegazione della Commissione europea in Guinea-Bissau, entro tre mesi dalla ricorrenza anniversaria dell'applicazione del protocollo, una relazione annuale sull'attuazione delle azioni programmate e finanziate, sui risultati ottenuti e sulle eventuali difficoltà constatate. Detta relazione include informazioni sulla realizzazione delle attività di formazione finanziate tramite i versamenti degli armatori previsti al punto 5 dell'allegato tecnico.

La Commissione europea si riserva il diritto di chiedere alle autorità nazionali competenti informazioni complementari su tali risultati e di riesaminare se del caso i pagamenti di cui trattasi in funzione dell'effettiva realizzazione delle azioni stesse.

Articolo 6

Qualora la Comunità ometta di effettuare i pagamenti di cui agli articoli 2 e 4, la Guinea-Bissau si riserva il diritto di sospendere l'applicazione del presente protocollo.

Articolo 7

Qualora gravi circostanze, ad eccezione di fenomeni naturali, impediscano l'esercizio delle attività di pesca nella ZEE della Guinea-Bissau, la Comunità europea, se possibile previa consultazione tra le due parti, può sospendere il pagamento della contropartita finanziaria relativa al periodo di impedimento delle attività suddette.

Il pagamento della contropartita finanziaria riprende con il ritorno alla normalità e dopo che le due parti si siano consultate e abbiano confermato che la situazione consente la ripresa delle attività di pesca.

Articolo 8

L'allegato dell'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica di Guinea-Bissau sulla pesca al largo della Guinea-Bissau è abrogato e sostituito dall'allegato al presente protocollo.

Articolo 9

Il presente protocollo e i suoi allegati entrano in vigore alla data in cui le parti si notificano l'espletamento delle procedure a tal fine necessarie.

Esso è applicabile a decorrere dal 16 giugno 2001.

ALLEGATO

**CONDIZIONI PER L'ESERCIZIO DELLA PESCA DA PARTE DELLE NAVI DELLA COMUNITÀ EUROPEA
NELLA ZONA DI PESCA DELLA GUINEA-BISSAU****1. Formalità per la richiesta e il rilascio delle licenze**

- 1.1. Tramite la delegazione della Commissione europea in Guinea-Bissau le autorità competenti della Comunità europea presentano al ministero della Repubblica di Guinea-Bissau responsabile per la pesca una domanda per ciascuna nave che intende esercitare un'attività di pesca in virtù dell'accordo, almeno venti giorni prima della data di inizio del periodo di validità richiesto.

La domanda va compilata sul formulario appositamente previsto dal governo della Repubblica di Guinea-Bissau, il cui modello è riportato in appresso (appendice 1).

- 1.2. La domanda di licenza è corredata della prova di pagamento del canone per il periodo della sua validità e dell'importo di cui al punto 6.2 in appresso e, per le navi con reti da traino congelatori, di una copia del documento emesso dallo Stato membro e attestante la stazza della nave in tsl. Il pagamento del canone è effettuato sul conto indicato dalle autorità della Guinea-Bissau. L'originale della licenza è consegnato al comandante della nave o al suo rappresentante.

Qualora venga richiesta una nuova licenza per una nave che ha già ottenuto una licenza nell'ambito del presente protocollo e le cui caratteristiche tecniche rimangono immutate, la domanda deve essere presentata, tramite la delegazione della Commissione europea a Bissau, al ministero responsabile per la pesca, corredata solo della prova di pagamento del canone per i periodi richiesti. Il ministero responsabile per la pesca autorizza la nuova licenza facendovi figurare una menzione relativa alla prima domanda di licenza presentata nell'ambito del protocollo in vigore.

- 1.3. Ogni rilascio di licenza è notificato alla delegazione della Commissione europea a Bissau.

- 1.4. I canoni includono tutte le tasse nazionali e locali, eccettuate le tasse portuali.

- 1.5. Per determinare la validità delle licenze si fa riferimento ai periodi annuali così definiti:

primo periodo: dal 16 giugno 2001 al 31 dicembre 2001

secondo periodo: dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2002

terzo periodo: dal 1° gennaio 2003 al 31 dicembre 2003

quarto periodo: dal 1° gennaio 2004 al 31 dicembre 2004

quinto periodo: dal 1° gennaio 2005 al 31 dicembre 2005

sesto periodo: dal 1° gennaio 2006 al 15 giugno 2006

La validità di una licenza non può avere inizio nel corso di un periodo annuale e finire nel corso del periodo annuale successivo.

- 1.6. La licenza è rilasciata a nome di un determinato peschereccio e non è trasferibile. Tuttavia, su richiesta della Comunità europea e in caso di dimostrata forza maggiore, la licenza di un peschereccio è sostituita da una nuova licenza a nome di un altro peschereccio avente caratteristiche analoghe a quelle del peschereccio da sostituire. Se il tonnellaggio di stazza lorda (tsl) della nave sostitutiva è superiore a quello della nave da sostituire, la differenza di canone andrà pagata pro rata temporis.

La data di inizio di validità della nuova licenza è quella in cui l'armatore consegna la licenza annullata al ministero della Repubblica di Guinea-Bissau responsabile per la pesca. Ogni trasferimento di licenza è notificato alla delegazione della Commissione europea a Bissau.

- 1.7. *Disposizioni applicabili alle navi congelatrici con reti da traino*

- 1.7.1. La licenza deve essere tenuta permanentemente a bordo.

- 1.7.2. Ogni nave, prima del rilascio della licenza, è tenuta a presentarsi una volta per periodo annuale al porto di Bissau per sottoporsi all'ispezione prevista dalla regolamentazione vigente. Questa ispezione deve essere effettuata esclusivamente da persone debitamente autorizzate e deve avere luogo nelle 48 ore lavorative successive all'arrivo della nave nel porto, se tale arrivo è stato annunciato con almeno 72 ore di anticipo. Se la licenza non viene rilasciata entro il termine di 48 ore per una ragione imputabile al ministero responsabile per la pesca, le eventuali spese sono a carico di quest'ultimo. Se la nave protrae la sua permanenza nel porto dopo il rilascio della licenza le spese e le tasse applicabili sono a carico dell'armatore.

La nave alla quale nel corso dello stesso periodo annuale sia stata attribuita una nuova licenza e le cui caratteristiche tecniche siano rimaste immutate è esentata dall'ispezione e non deve recarsi nel porto. Tuttavia le spese per il rilascio della licenza sono a carico degli armatori.

- 1.7.3. In deroga all'articolo 4, paragrafo 3 dell'accordo, le licenze sono rilasciate per periodi di tre, sei o dodici mesi e sono rinnovabili. Nel calcolo dell'utilizzazione delle possibilità di pesca di cui all'articolo 1 del protocollo si tiene conto della durata di validità delle licenze. Per il primo e per l'ultimo periodo annuale il pagamento delle licenze deve essere proporzionale al loro periodo di validità.
- 1.7.4. I canoni a carico degli armatori sono fissati come segue, in euro per tsl:
- per le licenze annuali:
 - 197 per le navi adibite alla pesca di pesci
 - 219 per le navi adibite alla pesca di cefalopodi
 - 279 per le navi adibite alla pesca di gamberetti
 - per le licenze semestrali:
 - 102 per le navi adibite alla pesca di pesci
 - 113 per le navi adibite alla pesca di cefalopodi
 - 144 per le navi adibite alla pesca di gamberetti
 - per le licenze trimestrali:
 - 52 per le navi adibite alla pesca di pesci
 - 58 per le navi adibite alla pesca di cefalopodi
 - 73 per le navi adibite alla pesca di gamberetti

Questi canoni sono maggiorati del 5 % a partire dal quarto periodo annuale di applicazione del protocollo.

- 1.7.5. In sostituzione degli sbarchi obbligatori al prezzo di mercato di cui al punto D, i canoni supplementari a carico degli armatori in caso di mancato sbarco sono fissati come segue:
- 7 EUR/tsl per le licenze trimestrali
 - 14 EUR/tsl per le licenze semestrali
 - 23 EUR/tsl per le licenze annuali

1.8. *Disposizioni applicabili alle navi tonniere e ai pescherecci con palangari di superficie*

- 1.8.1. La licenza deve essere tenuta permanentemente a bordo; tuttavia le autorità della Guinea-Bissau, non appena ricevuta notifica, da parte della Commissione delle Comunità europee, del pagamento dell'anticipo, iscrivono la nave di cui trattasi in un elenco delle navi autorizzate a pescare che viene trasmesso alle autorità di controllo della Guinea-Bissau. In attesa del ricevimento dell'originale della licenza, a bordo della nave può essere detenuta una copia della licenza ottenuta via fax.
- 1.8.2. Le licenze sono annuali. I canoni annuali sono fissati a 25 EUR per tonnellata pescata nella zona di pesca della Guinea-Bissau.
- 1.8.3. Le licenze sono rilasciate previo versamento presso le autorità nazionali competenti di un importo forfettario di 2 250 EUR all'anno per tonniera con reti da circuizione, di 375 EUR all'anno per tonniera con lenze a canna e di 625 EUR all'anno per peschereccio con palangari di superficie, equivalente ai canoni dovuti per:
- 90 tonnellate di tonno pescato all'anno da una nave tonniere con reti da circuizione
 - 15 tonnellate pescate all'anno da una nave tonniere con lenze a canna
 - 25 tonnellate pescate all'anno da una nave con palangari di superficie
- 1.8.4. Il computo definitivo dei canoni dovuti per la campagna di pesca è effettuato dalla Commissione delle Comunità europee al termine di ogni anno civile, sulla base delle dichiarazioni di cattura compilate da ciascun armatore e confermate dagli istituti scientifici competenti per la verifica dei dati relativi alle catture (ORSTOM e IEO). Detto computo è comunicato contemporaneamente al ministero responsabile per la pesca e agli armatori. Gli eventuali pagamenti supplementari saranno effettuati dagli armatori alle autorità nazionali competenti della Guinea-Bissau entro il 31 maggio dell'anno successivo, sul conto menzionato sopra al punto 1.2. Tuttavia, se il computo definitivo è inferiore all'importo dell'anticipo di cui sopra, l'armatore non può recuperare la somma residua corrispondente.

2. **Dichiarazioni di cattura**

Tutte le navi della Comunità europea autorizzate a pescare nella zona di pesca della Guinea-Bissau in virtù dell'accordo sono tenute a comunicare al ministero responsabile per la pesca le catture effettuate, con copia alla delegazione della Commissione europea in Guinea-Bissau, secondo le seguenti modalità:

- Le navi con reti da traino dichiarano le proprie catture secondo il modello accluso (appendice 2). Dette dichiarazioni di cattura sono mensili e devono essere trasmesse almeno una volta ogni trimestre.

- Le navi tonniere con reti da circuizione, le navi tonniere con lenze a canna e le navi con palangari di superficie tengono un giornale di bordo, conforme al modello riportato nell'appendice 3, per ciascun periodo di pesca nella zona di pesca della Guinea-Bissau. Questo formulario deve essere inviato ogni sei mesi al ministero responsabile per la pesca, tramite la delegazione della Commissione europea in Guinea-Bissau. Nel caso in cui non siano state condotte operazioni di pesca nella zona di pesca della Guinea-Bissau gli armatori sono comunque tenuti a trasmettere, secondo le modalità sopra indicate, una dichiarazione da cui risulti che non sono state effettuate catture.
- I formulari devono essere compilati in modo leggibile, devono indicare in particolare i quantitativi totali mensili per specie e devono essere firmati dal comandante della nave.

In caso di mancato rispetto di tali disposizioni, il governo della Guinea-Bissau si riserva il diritto di sospendere la licenza della nave di cui trattasi e, in caso di recidiva, di non rinnovare la licenza finché non siano state espletate le formalità prescritte.

3. **Catture accessorie**

- 3.1. Le navi adibite alla pesca di pesci non possono avere a bordo crostacei in quantità superiore al 9 % e cefalopodi in quantità superiore al 9 % del volume totale delle catture realizzate nella zona di pesca della Guinea-Bissau.

Le navi adibite alla pesca di cefalopodi non possono avere a bordo crostacei in quantità superiore al 9 % del volume totale delle catture realizzate nella zona di pesca della Guinea-Bissau.

Le navi adibite alla pesca di gamberetti non possono avere a bordo cefalopodi e pesci in quantità superiore al 50 % del volume totale delle catture realizzate nella zona di pesca della Guinea-Bissau.

- 3.2. Le navi tonniere con lenze a canna sono autorizzate a pescare esche vive per la loro campagna di pesca nella zona di pesca della Guinea-Bissau.

4. **Sbarco di pesce**

Al fine di assicurare l'approvvigionamento in pesce del mercato locale, le navi con reti da traino si impegnano a sbarcare pesce al prezzo di mercato.

Gli armatori comunitari possono optare tra lo sbarco delle catture e un pagamento forfettario alternativo.

- 4.1. L'armatore che opti per lo sbarco delle catture è tenuto a sbarcare i seguenti quantitativi, al prezzo del mercato:
- per le navi con reti da traino adibite alla pesca di pesci: 50 kg di pesce per tsl, al trimestre
 - per le navi con reti da traino adibite alla pesca di cefalopodi: 30 kg di pesce per tsl, al trimestre
 - per i pescherecci adibiti alla pesca di gamberetti: 10 kg di pesce per tsl, al trimestre

Gli sbarchi possono essere effettuati singolarmente o cumulativamente.

L'armatore informa tempestivamente dello sbarco il ministero della Guinea-Bissau responsabile per la pesca, almeno 48 ore prima dell'arrivo previsto in porto, comunicando la sua stima del quantitativo totale da sbarcare.

Le operazioni di sbarco non devono durare più di 24 ore dall'arrivo della nave nel porto. Se tale termine non è rispettato, la nave ha il diritto di lasciare il porto e l'obbligo di sbarco per il quantitativo annunciato dall'armatore è considerato assolto. Qualora non venga rispettato il termine di 24 ore, dalla licenza successiva rilasciata per la medesima nave o per un'altra nave designata dall'armatore avente le stesse caratteristiche tecniche sarà dedotto un numero di giorni di pesca proporzionale alla durata dello sbarco. Inoltre tutte le tasse e le spese portuali sono a carico della Guinea-Bissau.

I termini di cui sopra sono calcolati escludendo il sabato, la domenica e i giorni festivi.

Alla fine delle operazioni di sbarco al comandante della nave viene rilasciato un certificato nel quale sono indicati la quantità e il valore delle catture sbarcate.

Per qualunque inadempienza dell'obbligo di sbarco il responsabile deve pagare una penale di 1 000 EUR per tonnellata non sbarcata.

- 4.2. Qualora l'armatore opti per il pagamento forfettario si applicano le disposizioni del punto 1.7.5.

5. **Imbarco di marinai**

Gli armatori che hanno ottenuto le licenze di pesca previste dall'accordo contribuiscono alla formazione professionale pratica dei cittadini della Guinea-Bissau e al miglioramento del mercato del lavoro, alle condizioni e nei limiti seguenti.

- 5.1. Ciascun armatore di una nave con reti da traino si impegna ad assumere:
- tre marinai-pescatori per le navi di stazza inferiore a 250 tsl,
 - quattro marinai-pescatori per le navi di stazza compresa tra 250 e 400 tsl,
 - cinque marinai-pescatori per le navi di stazza compresa tra 400 e 650 tsl,
 - sei marinai-pescatori per le navi di stazza superiore a 650 tsl.

Tuttavia gli armatori comunitari cercheranno di imbarcare marinai della Guinea-Bissau in misura tale che essi costituiscano il 33 % dei membri dell'equipaggio adibiti al governo della nave o alle operazioni di pesca, esclusi gli ufficiali.

Questi marinai saranno scelti dagli armatori. Tuttavia, in considerazione dei bisogni esistenti in materia di formazione e di occupazione, la Guinea-Bissau può designare un marinaio, al massimo, per nave.

- 5.2. Gli armatori di navi tonniere e di pescherecci con palangari di superficie si impegnano ad assumere cittadini della Guinea-Bissau alle condizioni e nei limiti seguenti:
- per la flotta delle navi tonniere con reti da circuizione, durante la campagna di pesca nella zona di pesca della Guinea-Bissau sono imbarcati sette marinai della Guinea-Bissau,
 - per la flotta delle navi tonniere con lenze a canna e dei pescherecci con palangari di superficie durante la campagna di pesca del tonno nella zona di pesca della Guinea-Bissau sono imbarcati diciassette marinai della Guinea-Bissau, senza che possa essere superato il numero di un marinaio per nave.
- 5.3. Il salario di questi marinai-pescatori deve essere stabilito prima del rilascio delle licenze, di comune accordo tra gli armatori o i loro rappresentanti e il ministero responsabile per la pesca; esso è a carico degli armatori ed è comprensivo del regime di previdenza sociale cui è soggetto il marinaio (tra cui assicurazione sulla vita, assicurazione infortuni e assicurazione malattia).

In caso di mancato imbarco, gli armatori delle navi tonniere con reti da circuizione, delle navi tonniere con lenze a canna e dei pescherecci con palangari di superficie devono versare tempestivamente, per la campagna di pesca, una somma forfettaria equivalente ai salari dei marinai non imbarcati.

Tale somma servirà per la formazione dei marinai-pescatori della Guinea-Bissau e sarà versata sul conto indicato dalle autorità della Guinea-Bissau.

6. Imbarco degli osservatori

- 6.1. Ogni peschereccio per traino prende a bordo un osservatore designato dal ministero responsabile per la pesca.

La durata della presenza a bordo dell'osservatore non deve normalmente superare due bordate consecutive. L'imbarco e lo sbarco degli osservatori non possono interrompere le bordate o le operazioni di pesca.

- 6.2. All'osservatore è riservato lo stesso trattamento degli ufficiali. I suoi compiti sono i seguenti:
- osservare le attività di pesca delle navi,
 - procedere al prelievo di campioni biologici nell'ambito di programmi scientifici,
 - rilevare gli attrezzi da pesca utilizzati,
 - verificare i dati sulle catture effettuate nella zona della Guinea-Bissau riportati nel giornale di bordo,
 - comunicare una volta alla settimana via radio i dati relativi alla pesca.

Durante la sua permanenza a bordo l'osservatore:

- prende tutti gli opportuni provvedimenti affinché le condizioni del suo imbarco e la sua presenza a bordo della nave non interrompano né ostacolino le operazioni di pesca,
- rispetta i beni e le attrezzature presenti a bordo nonché il carattere riservato di tutti i documenti appartenenti alla nave,
- redige un rapporto di attività che viene trasmesso alle autorità competenti della Guinea-Bissau. Dette autorità, dopo averlo esaminato, entro una settimana ne inviano una copia alla delegazione della Commissione europea a Bissau.

Le condizioni del suo imbarco sono stabilite di comune accordo tra l'armatore o il suo raccomandatario e le autorità della Guinea-Bissau. Il salario e gli oneri sociali dell'osservatore sono a carico del ministero responsabile per la pesca.

Per contribuire alla copertura delle spese derivanti dalla presenza a bordo dell'osservatore, l'armatore versa alle autorità della Guinea-Bissau, contemporaneamente al pagamento del canone, un importo di 10 EUR per tsl all'anno, pro rata temporis, per ogni nave che eserciti le sue attività di pesca nelle acque della Guinea-Bissau.

In caso di imbarco in un porto straniero, le spese di viaggio dell'osservatore sono a carico dell'armatore. Qualora una nave con a bordo un'osservatore della Guinea-Bissau esca dalla zona di pesca della Guinea-Bissau, devono essere prese le misure necessarie, a spese dell'armatore, affinché l'osservatore possa tornare al più presto a Bissau.

Qualora l'osservatore non si presenti nel luogo convenuto al momento convenuto e nelle dodici ore che seguono, l'armatore sarà automaticamente dispensato dall'obbligo di prenderlo a bordo.

- 6.3. Su richiesta del ministero responsabile per la pesca, le navi tonniere con reti da circuizione e i pescherecci con palangari di superficie prendono a bordo un'osservatore.
- In tal caso il porto d'imbarco è fissato di comune accordo dal ministero responsabile per la pesca e dagli armatori o dai loro rappresentanti.
7. **Ispezione e controllo**
- Ogni nave della Comunità europea operante nella zona di pesca della Guinea-Bissau permette di salire a bordo a qualsiasi funzionario della Guinea-Bissau incaricato delle operazioni di ispezione e di controllo e lo agevola nell'espletamento delle sue funzioni. Il funzionario non deve restare a bordo oltre il tempo necessario per l'esecuzione di controlli a campione delle catture e per eventuali altre ispezioni attinenti alle attività di pesca.
8. **Zone di pesca**
- Le navi con reti da traino di cui all'articolo 1 del protocollo sono autorizzati a pescare nelle acque situate al di là delle dodici miglia marine a partire dalle linee di base.
9. **Dimensioni minime autorizzate delle maglie**
- La maglia minima autorizzata per il sacco della rete da traino (maglia stirata) è di:
- 70 mm per le navi adibite alla pesca di pesci;
 - 70 mm per le navi adibite alla pesca di cefalopodi;
 - 40 mm per le navi adibite alla pesca di gamberetti;
 - 16 mm per la pesca di esche vive.
- È autorizzata la pesca con il buttafuori.
10. **Ingresso e uscita dalla zona**
- Tutte le navi della Comunità europea che svolgono attività di pesca nella zona della Guinea-Bissau in virtù dell'accordo comunicano alla radiostazione del ministero responsabile per la pesca la data e l'ora, nonché la loro posizione ogni volta che entrano o escono dalla zona di pesca della Guinea-Bissau.
- L'indicativo di chiamata, le frequenze operative e gli orari sono comunicati agli armatori dal ministero responsabile per la pesca al momento del rilascio della licenza.
- Qualora non potessero utilizzare tale stazione radio, le navi possono ricorrere ad altri sistemi di comunicazione, quali il telex, il fax (n° 20.11.57, n° 20.19.57, n° 20.16.84) o il telegramma.
11. **Procedura in caso di fermo e di applicazione di sanzioni**
- 11.1. La delegazione della Commissione delle Comunità europee in Guinea-Bissau è informata entro 48 ore di qualsiasi fermo e di qualsiasi applicazione di sanzioni concernente un peschereccio battente bandiera di uno Stato membro della Comunità europea e operante nell'ambito dell'accordo, avvenuto nelle acque marittime della Guinea-Bissau e riceve contemporaneamente una breve relazione sulle circostanze ed i motivi che hanno portato al fermo o all'applicazione di sanzioni.
- In caso di fermo, prima di avviare qualsiasi procedura giudiziaria si tenta di regolare l'infrazione presunta nel quadro di una procedura amministrativa. Tale procedura deve concludersi entro tre giorni lavorativi dal fermo.
- 11.2. Qualora la controversia non abbia potuto essere risolta nell'ambito di una procedura amministrativa e venga quindi adito l'organo giudiziario competente, l'autorità competente, in attesa della decisione giudiziaria, fissa entro quarantotto ore dalla conclusione della procedura amministrativa una cauzione bancaria. L'importo della cauzione non deve essere superiore all'importo massimo dell'ammenda prevista dalla legislazione nazionale per l'infrazione presunta di cui trattasi.
- La cauzione è svincolata dall'autorità competente non appena la decisione giudiziaria abbia prosciolto il comandante della nave in questione.
- La nave e il suo equipaggio sono lasciati liberi:
- ad avvenuto espletamento degli obblighi derivanti dalla procedura amministrativa,
 - subito dopo il deposito della cauzione bancaria.
12. **Zone di rifornimento**
- Le navi comunitarie che desiderano procedere ad operazioni di rifornimento di carburante nella zona delle dodici miglia nautiche a partire dalle coste dovranno rispettare la legislazione nazionale in materia.
-

Appendice 1

Formulario di domanda di licenza di armamento per la pesca

Spazio riservato all'amministrazione	Osservazioni
Nazionalità
Numero della licenza
Data della firma
Data di rilascio

RICHIEDENTE

Ragione sociale

Numero del registro del commercio

Nome e cognome del responsabile

Data e luogo di nascita

Professione

Indirizzo

.....

Numero di dipendenti

Nome e indirizzo del raccomandatario

.....

NAVE

Tipo di nave Numero di immatricolazione

Nuovo nome Nome precedente

Data e luogo di costruzione

Nazionalità di origine

Lunghezza Larghezza Altezza

Stazza lorda Stazza netta

Materiale di costruzione

Marca del motore principale Tipo Potenza in CV

Elica A passo fisso A passo variabile Ugello

Velocità

Indicativo di chiamata Frequenza

Elenco degli strumenti di individuazione, di navigazione e di trasmissione

- Radar Sonar Ecoscandaglio lima da sughero, net sond
- VHF BLU Navigazione via satellite Altri
- Numero di marinai

MODO DI CONSERVAZIONE

- Ghiaccio Ghiaccio + Refrigerazione
- Congelazione: in salamoia a secco in acqua di mare refrigerata
- Potenza frigorifera totale (FG)
- Capacità di congelamento (24 ore) in tonnellate
- Capacità di stivaggio

TIPO DI PESCA

A. Pesca demersale

- Demersale costiera Demersale profonda
- Tipo di rete da traino
 - per cefalopodi per gamberetti per pesci
- Lunghezza della rete da traino Lunghezza della lima da sughero
- Dimensioni delle maglie nel sacco della rete
- Dimensione delle maglie nei bracci
- Velocità di pesca al traino

B. Pesca dei grandi pelagici (navi tonniere)

- Con lenze a canna Numero di canne
- Con rete da circuizione Lunghezza della rete Altezza
- Numero di vasche Capacità in tonnellate

C. Pesca con palangari e nasse

- Di superficie di fondo
- Lunghezza della lenza Numero di ami
- Numero di lenze
- Numero di nasse

IMPIANTI A TERRA

Indirizzo e numero di autorizzazione

Ragione sociale

Attività

Commercio ittico all'ingrosso interno all'esportazione

Tipo e numero della tessera di commerciante

Descrizione degli impianti di lavorazione e di conservazione

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Numero di dipendenti

N.B. Per ogni risposta affermativa barrare l'apposita casella.

Osservazioni tecniche

Autorizzazione ministeriale

Appendice 2

MINISTERO DELLA PESCA STATISTICHE RELATIVE ALLE CATTURE E ALLO SFORZO

Data	Zona di pesca		Numero di cale	Numero di ore di pesca	Specie ittiche						Totali	
	Longitudine	Latitudine										
1/												
2/												
3/												
4/												
5/												
6/												
7/												
8/												
9/												
10/												
11/												
12/												
13/												
14/												
15/												
16/												
17/												
18/												
19/												
20/												
21/												
22/												
23/												
24/												
25/												
26/												
27/												
28/												
29/												
30/												
31/												
Totale												

Nome della nave:		Potenza del motore:		Mese:		Anno:	
Nazionalità:		Stazza lorda (t):		Metodo di pesca:		Porto di sbarco:	

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 gennaio 2002

che stabilisce modalità supplementari per la concessione dell'autorizzazione di trasferimento dei suini dalle aziende situate nelle zone di protezione e di sorveglianza istituite in Spagna a seguito della peste suina classica

[notificata con il numero C(2002) 105]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2002/41/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 2001/89/CE del Consiglio, del 23 ottobre 2001, relativa a misure comunitarie di lotta contro la peste suina classica ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 1, lettera f), l'articolo 25, paragrafo 3, e l'articolo 29, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Focolai di peste suina classica sono insorti nella comarca di Osona, nella provincia di Barcellona in Catalogna (Spagna).
- (2) La Spagna sta adottando le misure di lotta contro la malattia nell'ambito della direttiva 2001/89/CE.
- (3) Nei confronti di questi focolai la Commissione ha adottato: i) la decisione 2001/925/CE, del 20 dicembre 2001, recante misure di protezione contro la peste suina classica in Spagna e che abroga la decisione 2001/863/CE ⁽²⁾, modificata da ultimo dalla decisione 2002/31/CE ⁽³⁾; ii) la decisione 2002/33/CE, del 14 gennaio 2002, relativa all'utilizzazione di due macelli da parte della Spagna a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2001/89/CE del Consiglio ⁽⁴⁾; e iii) la decisione 2002/32/CE, del 14 gennaio 2002, relativa alla marcatura e all'utilizzazione delle carni suine a norma dell'articolo 11 della direttiva 2001/89/CE del Consiglio per quanto concerne la Spagna ⁽⁵⁾.
- (4) Gli articoli 10 e 11 della direttiva 2001/89/CE stabiliscono le misure da applicare nelle zone di protezione e di sorveglianza istituite attorno ai focolai, tra cui il

divieto di trasferire suini dalle aziende situate in queste zone e le condizioni per derogare a tale divieto. La comparsa di vari focolai dall'inizio del dicembre 2001 e la conseguente immobilità prolungata dei suini hanno creato problemi per il loro benessere nelle aziende situate nelle zone di protezione e di sorveglianza istituite, che possono essere risolti autorizzando il trasferimento degli animali dalle aziende. Il trasferimento dei suini può tuttavia presentare un rischio di ulteriore diffusione della malattia che potrebbe avere gravi conseguenze a causa dell'alta densità di suini nella regione considerata.

- (5) Le disposizioni della direttiva 2001/89/CE si applicheranno negli Stati membri a decorrere dal 1° novembre 2002. Fino al momento dell'applicazione di tale direttiva, ulteriori disposizioni transitorie per la lotta contro la peste suina classica possono essere adottate conformemente alla procedura del comitato di regolamentazione.
- (6) È pertanto opportuno fissare modalità supplementari per la concessione, da parte delle competenti autorità spagnole, dell'autorizzazione di trasferimento dei suini dalle aziende situate nelle zone suddette ai macelli, ai sensi della direttiva 2001/89/CE. Le carni fresche ottenute da tali suini saranno trasformate o bollate e trattate conformemente all'articolo 10, paragrafo 3, lettera f), della stessa direttiva.
- (7) Per motivi di chiarezza è opportuno abrogare la decisione 2002/32/CE, che non può essere applicata a seguito della comparsa dei recenti focolai della malattia.
- (8) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato veterinario permanente,

⁽¹⁾ GU L 316 dell'1.12.2001, pag. 5.

⁽²⁾ GU L 339 del 21.12.2001, pag. 56.

⁽³⁾ GU L 13 del 16.1.2002, pag. 31.

⁽⁴⁾ GU L 13 del 16.1.2002, pag. 35.

⁽⁵⁾ GU L 13 del 16.1.2002, pag. 32.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Spagna può autorizzare l'uscita dei suini dalle aziende situate nelle zone di protezione e di sorveglianza istituite anteriormente al 15 gennaio 2002 nella comarca di Osona, nella provincia di Barcellona in Catalogna, ai fini del trasporto al macello in conformità dell'articolo 10, paragrafo 2, e dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2001/89/CE, purché oltre alle misure stabilite all'articolo 10, paragrafo 3, di detta direttiva siano rispettate le seguenti condizioni:

- a) i suini sono trasferiti unicamente a partire da aziende che:
- non contengono suini sospettati di essere infetti dal virus della peste suina classica, o
 - non sono state riconosciute come aziende che hanno avuto contatti ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2001/89/CE;
- b) i suini sono trasportati verso uno dei macelli di cui alla decisione 2002/33/CE;
- c) prima di autorizzare il trasporto dei suini, un veterinario ufficiale esegue nelle 24 ore precedenti l'esame clinico previsto, conformemente alla procedura fissata nella parte I dell'allegato;

- d) al momento della macellazione sono prelevati campioni per gli esami sierologici o virologici, conformemente alla procedura fissata nella parte II dell'allegato.

Articolo 2

La Spagna provvede a garantire che i macelli designati per la macellazione dei suini di cui all'articolo 1 non accettino lo stesso giorno suini da macello diversi dai suini in causa.

Articolo 3

La decisione 2002/32/CE è abrogata.

Articolo 4

La presente decisione si applica fino al 28 febbraio 2002.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 gennaio 2002.

Per la Commissione

David BYRNE

Membro della Commissione

ALLEGATO

PARTE I

PROCEDURA PER L'ESAME CLINICO DEI SUINI

L'esame clinico dev'essere effettuato secondo la seguente procedura:

- a) verifica dei registri, se disponibili, relativi alla produzione e allo stato sanitario dell'azienda;
- b) ispezione di tutti i locali dell'azienda;
- c) esame clinico di tutti i locali in cui sono detenuti i suini da trasferire;
- d) rilevamento della temperatura corporea; il numero minimo di capi da esaminare deve poter rivelare un tasso di prevalenza della malattia del 20 % con un'affidabilità del 95 % nel locale in cui sono detenuti i suini da trasferire; tuttavia, se si tratta di scrofe o verri da riproduzione, il numero minimo di capi da esaminare deve poter rivelare attraverso la febbre un tasso di prevalenza della malattia del 5 % con un'affidabilità del 95 % nel locale in cui sono detenuti i suini da trasferire. Il controllo della temperatura riguarda soprattutto i seguenti suini o gruppi di suini:
 - suini malati o anoressici,
 - suini recentemente guariti da una malattia,
 - suini introdotti di recente nell'azienda o per i quali è accertato che sono stati in contatto con una fonte potenziale di virus della peste suina classica,
 - suini già sottoposti a campionamento e ad esame sierologico per l'individuazione della peste suina classica, qualora i risultati di tali esami non permettano di escludere la presenza della malattia.

PARTE II

PROCEDURA PER IL CAMPIONAMENTO E L'ESAME DEI SUINI AL MACELLO

Si prelevano campioni di sangue per gli esami sierologici o campioni di sangue o di tonsille per gli esami virologici sui suini provenienti da ciascun locale dell'azienda da cui sono trasferiti.

Il numero minimo di campioni da prelevare in ciascun locale dev'essere sufficiente a rivelare un tasso di sieroprevalenza o di prevalenza del virus del 10 % con un'affidabilità del 95 %.

Il tipo di campioni da prelevare e l'esame da effettuare devono essere conformi alle istruzioni dell'autorità competente, la quale terrà conto della gamma di esami che possono essere effettuati, della sensibilità delle prove e della situazione epidemiologica.

Se al momento della macellazione o dell'abbattimento dei suini vengono rilevati segni clinici o lesioni post-mortem per cui si sospetti la presenza della peste suina classica, l'autorità competente provvede affinché siano eseguiti immediatamente nuovi prelievi e prove virologiche.
