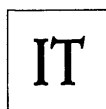


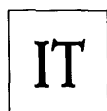
Edizione  
in lingua italiana

## Comunicazioni ed informazioni

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
	<b>I Comunicazioni</b>	
	<b>Commissione</b>	
97/C 31/01	ECU.....	1
97/C 31/02	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso n. IV/M.887 — Castle Tower/TDF/Candover/Berkshire — HSCo) <sup>(1)</sup> .....	2
97/C 31/03	Estratto delle decisioni comunitarie in materia di autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali dal 15 dicembre 1996 al 15 gennaio 1997 [ <i>Pubblicazione a norma dell'articolo 12 o dell'articolo 34 del regolamento (CEE) n. 2309/93 del Consiglio</i> ] .....	2
	<b>II Atti preparatori</b>	
	<b>Commissione</b>	
97/C 31/04	Proposta modificata di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida <sup>(1)</sup> .....	3
97/C 31/05	Proposta di direttiva del Consiglio relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri <sup>(1)</sup> .....	5



<u>Numero d'informazione</u>	Sommario ( <i>segue</i> )	Pagina
	III <i>Informazioni</i>	
	<b>Corte di giustizia</b>	
97/C 31/06	Annuncio di concorsi generali .....	10
<hr/>		
	<b>Avviso ai lettori</b> (vedi terza pagina di copertina)	



## I

(Comunicazioni)

## COMMISSIONE

ECU (\*)

30 gennaio 1997

(97/C 31/01)

Importo in moneta nazionale per una unità:

Franco belga e lussemburghese	40,1832	Marco finlandese	5,79223
Corona danese	7,43366	Corona svedese	8,62063
Marco tedesco	1,94797	Sterlina inglese	0,732974
Dracma greca	305,640	Dollaro USA	1,18815
Peseta spagnola	164,523	Dollaro canadese	1,60091
Franco francese	6,57475	Yen giapponese	144,645
Sterlina irlandese	0,742548	Franco svizzero	1,69406
Lira italiana	1910,06	Corona norvegese	7,74852
Fiorino olandese	2,18762	Corona islandese	82,6715
Scellino austriaco	13,7077	Dollaro australiano	1,55395
Scudo portoghese	195,106	Dollaro neozelandese	1,72446
		Rand sudafricano	5,42569

La Commissione ha installato una telescrivente con meccanismo di risposta automatica capace di trasmettere ad ogni richiedente, su semplice chiamata per telex, i tassi di conversione nelle principali monete. Questo servizio opera ogni giorno dalle ore 15,30 alle ore 13 del giorno dopo.

Il richiedente deve procedere nel seguente modo:

- chiamare il numero di telex 23789 a Bruxelles;
- trasmettere il proprio indicativo di telex;
- formare il codice «cccc» che fa scattare il meccanismo di risposta automatica che produce l'iscrizione sulla propria telescrivente dei tassi di conversione dell'ecu;
- non interrompere la comunicazione prima della fine del messaggio che è segnalata dall'iscrizione «ffff».

*Nota:* Presso la Commissione sono altresì in servizio fax a risposta automatica (ai n. 296 10 97 e n. 296 60 11) che forniscono dati giornalieri concernenti il calcolo dei tassi di conversione applicabili nel quadro della politica agricola comune.

(\*) Regolamento (CEE) n. 3180/78 del Consiglio (GU n. L 379 del 30. 12. 1978, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1971/89 (GU n. L 189 del 4. 7. 1989, pag. 1).

Decisione 80/1184/CEE del Consiglio (convenzione di Lomé) (GU n. L 349 del 23. 12. 1980, pag. 34).

Decisione n. 3334/80/CECA della Commissione (GU n. L 349 del 23. 12. 1980, pag. 27).

Regolamento finanziario, del 16 dicembre 1980, applicabile al bilancio generale delle Comunità europee (GU n. L 345 del 20. 12. 1980, pag. 23).

Regolamento (CEE) n. 3308/80 del Consiglio (GU n. L 345 del 20. 12. 1980, pag. 1).

Decisione del consiglio dei governatori della Banca europea per gli investimenti del 13 maggio 1981 (GU n. L 311 del 30. 10. 1981, pag. 1).

**Notifica preventiva di una concentrazione****(Caso n. IV/M.887 — Castle Tower/TDF/Candover/Berkshire — HSCo)**

(97/C 31/02)

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

1. In data 24 gennaio 1997 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio<sup>(1)</sup>. Per effetto di tale concentrazione le imprese Castle Tower Corporation (appartenente a Castle Tower Holding Corporation), TéléDiffusion de France International SA (appartenente al gruppo France Telecom), Candover Investments plc. e Berkshire Fund IV LP, acquisiscono ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) del suddetto regolamento il controllo in comune di HSCo Limited a seguito di acquisto di azioni in una società di nuova costituzione che si configura come impresa comune.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

- Castle Tower Corporation e TéléDiffusion de France International: servizi all'industria delle comunicazioni;
- Candover Investments e Berkshire Fund: società di investimento;
- HSCo: telediffusione e servizi connessi nel Regno Unito.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4064/89. Tuttavia si riserva la decisione finale sul punto in questione.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse per telefax [n. (32-2) 296 43 01/296 72 44] o tramite il servizio postale, indicando il numero di caso IV/M.887 — Castle Tower/TDF/Candover/Berkshire — HSCo, al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale della Concorrenza (DG IV)  
Direzione B — Task Force Fusioni  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelles

(<sup>1</sup>) GU n. L 395 del 30. 12. 1989, pag. 1; versione rettificata: GU n. L 257 del 21. 9. 1990, pag. 13.

**Estratto delle decisioni comunitarie in materia di autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali dal 15 dicembre 1996 al 15 gennaio 1997**

*[Pubblicazione a norma dell'articolo 12 o dell'articolo 34 del regolamento (CEE) n. 2309/93 del Consiglio<sup>(1)</sup>]*

(97/C 31/03)

**— Rilascio di un'autorizzazione all'immissione in commercio**

Nulla

(<sup>1</sup>) GU n. L 214 del 24. 8. 1993, pag. 1.

## II

(Atti preparatori)

## COMMISSIONE

**Proposta modificata di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida <sup>(1)</sup>**

(97/C 31/04)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(96) 556 def./2 — 96/0040(SYN)

*[Presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 189 A, paragrafo 2 del trattato CE il 6 novembre 1996 <sup>(2)</sup>]*

<sup>(1)</sup> GU n. C 110 del 16. 4. 1996, pag. 7.

<sup>(2)</sup> Annulla e sostituisce il testo in GU n. C 387 del 21. 12. 1996, pag. 14.

TESTO INIZIALE

TESTO MODIFICATO

## Articolo 1,

allegato I, punto 2, sesto trattino

(e allegato I bis, punto 2.12) (direttiva 91/439/CEE)

«— codici da 01 a 99: codici comunitari armonizzati

- 01 Correzione della vista
- 02 Protesi auditiva
- 03 Protesi/ortosi dell'apparato locomotore
- 04 Subordinato al possesso di un certificato medico in corso di validità
- 05 Guida sottoposta a restrizioni per ragioni mediche
- 10 Cambio di velocità adattato
- 15 Frizione adattata
- 20 Sistema di frenatura adattato
- 25 Sistema di accelerazione adattato
- 30 Sistemi combinati di frenatura e accelerazione adattati
- 35 Dispositivi di comando adattati
- 40 Sistema di direzione adattato
- 42 Retrovisore(i) adattato(i)
- 43 Sedile del conducente adattato
- 44 Adattamenti del motociclo
- 45 Unicamente con sidecar

«— codici da 01 a 99: codici comunitari armonizzati

- 01 Correzione della vista
- 02 Protesi auditiva/aiuto alla comunicazione
- 03 Protesi/ortosi degli arti
- 04 Subordinato al possesso di un certificato medico in corso di validità
- 05 Guida sottoposta a restrizioni per ragioni mediche
- 10 Cambio di velocità adattato
- 15 Frizione adattata
- 20 Sistema di frenatura adattato
- 25 Sistema di accelerazione adattato
- 30 Sistemi combinati di frenatura e accelerazione adattati
- 35 Dispositivi di comando adattati
- 40 Sistema di direzione adattato
- 42 Retrovisore(i) adattato(i)
- 43 Sedile del conducente adattato
- 44 Adattamenti del motociclo
- 45 Unicamente con sidecar

TESTO INIZIALE	TESTO MODIFICATO
50 Limitata al veicolo specifico/n. di telaio	50 Limitata al veicolo specifico/n. di telaio
51 Limitata al veicolo specifico/n. di targa di immatricolazione	51 Limitata al veicolo specifico/n. di targa di immatricolazione
55 Combinazione di adattamenti del veicolo	55 Combinazione di adattamenti del veicolo
70 Cambio della patente n. . . . rilasciata da . . .	70 Cambio della patente n. . . . rilasciata da . . . (simbolo ECE/ONU del paese terzo)
71 Duplicato della patente n. . . .	71 Duplicato della patente n. . . . (simbolo ECE/ONU del paese terzo)
72 Limitata ai veicoli della categoria A di cilindrata non superiore a 125 cc e di potenza massima di 11 kW (A1)	72 Limitata ai veicoli della categoria A di cilindrata non superiore a 125 cc e di potenza massima di 11 kW (A1)
73 Limitata ai veicoli della categoria B del tipo veicoli a motore a tre o a quattro ruote (B1)	73 Limitata ai veicoli della categoria B del tipo veicoli a motore a tre o a quattro ruote (B1)
74 Limitata ai veicoli della categoria C, la cui massa massima autorizzata non eccede 7 500 kg (C1)	74 Limitata ai veicoli della categoria C, la cui massa massima autorizzata non eccede 7 500 kg (C1)
75 Limitata ai veicoli della categoria D, il cui numero di posti a sedere non supera i 16, escluso quello del conducente (D1)	75 Limitata ai veicoli della categoria D, il cui numero di posti a sedere non supera i 16, escluso quello del conducente (D1)
76 Limitata ai veicoli della categoria C, la cui massa massima non eccede 7 500 kg (C1), agganciati ad un rimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg e la massa massima del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice (C1 + E)	76 Limitata ai veicoli della categoria C, la cui massa massima non eccede 7 500 kg (C1), agganciati ad un rimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg e la massa massima del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice (C1 + E)
77 Limitata ai veicoli della categoria D, il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non supera i 16 (D1), agganciati ad un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg, sempre che a) la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg e la massa massima del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice e b) il rimorchio non sia utilizzato per il trasporto di persone (D1 + E)	77 Limitata ai veicoli della categoria D, il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non supera i 16 (D1), agganciati ad un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg, sempre che a) la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg e la massa massima del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice e b) il rimorchio non sia utilizzato per il trasporto di persone (D1 + E)
78 Limitata ai veicoli muniti di cambio di velocità automatico (allegato II, 8.1.1, paragrafo 2)	78 Limitata ai veicoli muniti di cambio di velocità automatico (allegato II, 8.1.1, paragrafo 2)
	79 Limitata ai veicoli conformi alle specifiche indicate tra parentesi, nel quadro dell'applicazione dell'articolo 10, paragrafo 1 della direttiva 91/439/CEE
Conformemente alle disposizioni dell'articolo 2 della presente direttiva, verrà definita, se necessario, una suddivisione dei codici, in particolare dei codici 04, 05, 44 e 55.»	Conformemente alle disposizioni dell'articolo 2 della presente direttiva, verrà definita, se necessario, una suddivisione dei codici, in particolare dei codici 04, 05, 44 e 55.»

**Proposta di direttiva del Consiglio relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri**

(97/C 31/05)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(96) 574 def. — 96/0281(SYN)

(Presentata dalla Commissione il 26 novembre 1996)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato e in cooperazione con il Parlamento europeo,

considerando che l'azione comunitaria nel settore dei trasporti marittimi deve tendere al miglioramento della sicurezza dei servizi di trasporto; che la Comunità ha un interesse fondamentale a istituire e mantenere norme di sicurezza armonizzate applicabili alle navi da passeggeri; che la presente direttiva contempla una serie di misure volte a migliorare la sicurezza in mare;

considerando che la Comunità è seriamente preoccupata per gli ultimi incidenti subiti dalle navi da passeggeri e per la grave perdita di vite umane, specialmente in occasione dell'incidente del traghetto «Estonia»; che i cittadini comunitari e di altri paesi che usano le navi e le unità veloci da passeggeri in tutta la Comunità hanno il diritto di contare su un livello adeguato di sicurezza e su un adeguato sistema di informazione che faciliti le operazioni di ricerca e salvataggio; che è opportuno prendere le dovute misure per soddisfare tali aspettative ed evitare che le navi sinistrate nelle acque territoriali di cui sono responsabili gli Stati membri ai sensi della convenzione internazionale del 1979 sulla ricerca e il salvataggio in mare, non siano fonte di inutili preoccupazioni per i familiari e le altre persone interessate;

considerando che la sicurezza delle navi compete principalmente agli Stati di bandiera; che spetta agli Stati membri garantire l'osservanza di adeguate disposizioni di gestione della sicurezza da parte delle navi da passeggeri battenti la loro bandiera o da parte delle società responsabili del loro esercizio; che l'unico mezzo di cui dispongano gli Stati membri per garantire la sicurezza di tutte le navi da passeggeri, senza distinzione di bandiera, che

operano o desiderano operare dai loro porti, consiste nell'imporre l'effettiva osservanza delle disposizioni di sicurezza quale condizione d'esercizio;

considerando che, per quanto riguarda le operazioni di ricerca e salvataggio, non è possibile lasciare al solo Stato di bandiera la facoltà di disciplinare le esenzioni applicabili alle navi da passeggeri in entrata o in uscita dai porti degli Stati membri; che solo lo Stato di approdo è in grado di stabilire i requisiti per poter condurre nel miglior modo possibile le operazioni di ricerca e salvataggio;

considerando che né gli Stati membri né i paesi terzi hanno alcun motivo, a parte quelli citati nella presente direttiva, di derogare alle disposizioni Solas relative alle «informazioni sui passeggeri» per viaggi da o verso i porti della Comunità;

considerando che è opportuno garantire che il numero di persone a bordo delle navi da passeggeri non superi il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare o per cui sono omologati i suoi dispositivi di sicurezza; che è opportuno raccogliere informazioni sui passeggeri per facilitare le operazioni di identificazione delle vittime in caso di incidente;

considerando che la presente direttiva si richiama alle disposizioni di diritto internazionale di cui possono avvalersi gli Stati membri; che le pertinenti convenzioni internazionali lasciano ampia facoltà agli Stati membri di interpretare le regole ivi previste; che in materia di registrazione dei passeggeri non esiste attualmente alcuna norma internazionale cogente applicabile a tutte le navi da passeggeri, comprese quelle adibite a viaggi nazionali;

considerando che l'obbligo di registrare le persone a bordo di tutte le navi da passeggeri, senza distinzione di bandiera, tiene altresì conto del disposto della regola 27 della convenzione Solas, che prevede requisiti analoghi; che la presente direttiva lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di imporre determinati requisiti più cogenti per le navi da passeggeri oggetto della direttiva;

considerando che, per evitare distorsioni della concorrenza, occorre definire un approccio uniforme per le aree con traffico più denso, in funzione della distanza da porto a porto: che il limite delle 20 miglia è stato stabilito in funzione di principi generali e in funzione delle

esigenze specifiche degli Stati membri; che le navi da passeggeri che operano esclusivamente in acque riparate e quelle che effettuano viaggi di linea di brevissima durata in acque riparate corrono rischi molto limitati e dovrebbero poter beneficiare di esenzioni;

considerando che, vista soprattutto la dimensione assunta dai trasporti marittimi di passeggeri nel quadro del mercato unico, sarà possibile stabilire un livello di sicurezza comune per le navi in tutta la Comunità solo tramite un'azione comunitaria; che l'eventuale inazione della Comunità comporterebbe il persistere, sul territorio comunitario, di un livello insufficiente di protezione dei passeggeri e di un sistema oltremodo complesso e vago, a detrimento dell'intero settore;

considerando che, per stabilire requisiti comuni di sicurezza, è necessario adottare misure cogenti a livello comunitario; che in questo caso è tuttavia sufficiente una direttiva del Consiglio, che consente di rispettare il principio di proporzionalità lasciando a ogni Stato membro la facoltà di scegliere gli strumenti di applicazione più consoni al suo ordinamento interno;

considerando che la raccolta e il trattamento dei dati sono operazioni necessarie per identificare i passeggeri in caso di incidente; che i dati personali vanno raccolti e trattati applicando i principi della protezione dei dati stabiliti dalla direttiva 95/46/CE; che, in particolare, le persone coinvolte debbono essere informate, al momento della raccolta dei dati, delle ragioni di tale operazione; che i dati personali vanno conservati solo per un brevissimo periodo e cancellati all'arrivo della nave nel porto di destinazione;

considerando che è necessario che un comitato composto di rappresentanti degli Stati membri assista la Commissione nella corretta applicazione della direttiva; che il comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti<sup>(1)</sup>, può svolgere tale funzione;

considerando che detto comitato potrebbe adattare alcune disposizioni della direttiva ai futuri emendamenti alla convenzione Solas e stabilire nuove disposizioni per istituire un regime armonizzato di esenzioni e per attuare le risoluzioni IMO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

Scopo della presente direttiva è migliorare il livello di sicurezza e accrescere le possibilità di salvataggio dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri, e garantire una gestione più efficace degli eventuali incidenti.

#### Articolo 2

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- «persone»: tutte le persone a bordo, passeggeri o membri dell'equipaggio, senza distinzione d'età;
- «nave passeggeri»: qualsiasi nave o unità veloce da passeggeri che trasporti più di dodici passeggeri;
- «unità veloce da passeggeri»: l'unità veloce definita alla regola 1 del capitolo X della convenzione Solas del 1974, così come emendata alla data di adozione della presente direttiva;
- «società»: l'armatore della nave o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbiano assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;
- «persona designata»: il responsabile incaricato da una società di adempiere gli obblighi imposti dal codice ISM o qualunque altra persona incaricata da una società di conservare le informazioni relative alle persone a bordo della nave passeggeri di sua proprietà;
- «autorità designata»: l'autorità competente dello Stato membro responsabile delle operazioni di ricerca e salvataggio di cui all'articolo 8;
- «codice ISM»: il codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution prevention) adottato dall'IMO con risoluzione A.741 (18) del 4 novembre 1993;
- «miglio»: la lunghezza equivalente a 1 852 m;
- «acque riparate»: il tratto di mare in cui la probabilità annua che l'onda significativa superi l'altezza di 1,5 m è inferiore al 10 % e in cui le navi da passeggeri navigano a una distanza massima di sei miglia da un luogo di rifugio ove le persone possano prender terra in caso di naufragio.

<sup>(1)</sup> GU n. L 247 del 5. 10. 1993, pag. 19.



*Articolo 3*

1. La presente direttiva si applica alle navi da passeggeri, ad eccezione:

- delle navi da guerra e da trasporto truppe;
- delle navi da diporto che non sono, né saranno dotate di equipaggio e non trasportano più di dodici passeggeri a fini commerciali.

2. Sono escluse dal campo di applicazione le navi da passeggeri battenti la bandiera di uno Stato membro che esercitano la propria attività interamente al di fuori della Comunità.

*Articolo 4*

1. Gli Stati membri che, ai sensi delle pertinenti regole Solas, intendano esentare le navi battenti la loro bandiera che effettuano viaggi da porti extracomunitari verso porti comunitari, dall'obbligo di osservare determinati requisiti in materia di informazioni ai passeggeri, dovranno tassativamente attenersi alle condizioni di esenzione stabilite dalla presente direttiva.

2. Per le navi battenti la propria bandiera, che provengono da un porto situato al di fuori della Comunità e che sono dirette verso un porto della Comunità, gli Stati membri richiedono alla società che le gestisce di provvedere affinché siano disponibili le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 6.

3. Per le navi battenti la bandiera di un paese terzo, che provengono da un porto situato al di fuori della Comunità e che sono dirette verso un porto della Comunità, gli Stati membri richiedono alla società che le gestisce di fare in modo che siano raccolte e conservate le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 6, affinché le autorità designate possano avervi accesso in caso di necessità.

*Articolo 5*

1. Il conteggio delle persone a bordo delle navi da passeggeri in uscita dai porti degli Stati membri va effettuato prima della partenza.

2. Il numero delle persone a bordo va comunicato al comandante e alla persona designata, nonché a qualunque sistema costiero della società preposto a tal fine, prima della partenza della nave.

*Articolo 6*

Per ogni nave passeggeri che effettua viaggi di distanza superiore a 20 miglia da un qualunque porto di uscita situato nella Comunità, vanno rilevate le seguenti informazioni relative alle persone a bordo:

- cognome;
- nome o iniziale;
- sesso;
- categoria d'età (adulto, bambino, neonato);
- cure e assistenza speciali in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.

Dette informazioni devono essere comunicate alla persona designata entro 30 minuti dalla partenza della nave.

*Articolo 7*

Il comandante garantisce che il numero di persone a bordo della nave passeggeri in uscita da un porto comunitario non superi il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare.

*Articolo 8*

Tutte le società che abbiano assunto la responsabilità dell'esercizio di una delle navi da passeggeri di cui all'articolo 3 devono:

- disporre di un sistema di registrazione delle informazioni di cui agli articoli 5 e 6, che sia conforme ai criteri stabiliti dall'articolo 11;
- designare una persona responsabile della conservazione e trasmissione delle informazioni oggetto della presente direttiva.

La società garantisce che dette informazioni siano trasmesse seduta stante all'autorità designata, ovvero a una sede cui l'autorità designata possa avere accesso immediato in qualsiasi momento. Le informazioni sono conservate solo il tempo necessario ai fini della presente direttiva e, in linea di principio, sono cancellate non appena la nave in questione sia giunta in porto.

La società provvede affinché le informazioni relative alle cure o all'assistenza speciali richieste dai passeggeri in caso di emergenza siano debitamente registrate e trasmesse al comandante prima della partenza della nave.

*Articolo 9*

1. Lo Stato membro in cui è situato il porto di uscita di una nave passeggeri ha facoltà di ridurre il limite di 20 miglia di cui all'articolo 6.

2. Lo Stato membro in cui è situato il porto di uscita di una nave passeggeri ha facoltà di esentare detta

nave dall'obbligo di comunicazione alla persona designata di cui all'articolo 5, purché operi in acque riparate o effettui servizi di linea di durata inferiore a 30 minuti da porto a porto.

Lo Stato membro in cui è situato il porto di uscita di una data nave passeggeri ha facoltà di esentare detta nave dagli obblighi di cui all'articolo 6, purché operi esclusivamente in acque riparate e il tratto di mare in questione disponga di strutture di ricerca e salvataggio adeguate e sufficienti.

Il suddetto Stato membro non concede l'esenzione, ai sensi della presente direttiva, alle navi da passeggeri che operano a partire dai propri porti e che battono la bandiera di un paese terzo che sia parte contraente della convenzione Solas se, ai sensi delle pertinenti disposizioni della convenzione Solas, non soddisfano le condizioni di applicazione dell'esenzione.

3. Ove ricorrano le condizioni di cui al paragrafo 2, si applica la seguente procedura:

- a) lo Stato membro notifica senza indugio alla Commissione le misure che intende adottare, fornendo le relative motivazioni;
- b) se entro sei mesi dalla notifica la Commissione ritiene che le misure proposte siano ingiustificate o possano falsare la concorrenza, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 2, può richiedere che lo Stato membro le modifichi o non le adotti.

#### Articolo 10

I sistemi di registrazione di cui all'articolo 8 devono essere tali da soddisfare i requisiti posti dagli Stati membri e devono essere da essi approvati.

Gli Stati membri procedono alla verifica casuale, sul rispettivo territorio, del funzionamento dei sistemi di registrazione previsti dalla presente direttiva.

Gli Stati membri nominano l'autorità cui le società devono trasmettere le informazioni richieste all'articolo 8 della presente direttiva.

#### Articolo 11

1. I sistemi di registrazione devono soddisfare i seguenti criteri funzionali:

- i) leggibilità:  
i dati devono avere un formato facilmente leggibile;

- ii) accessibilità:  
i dati devono essere facilmente accessibili per le competenti autorità;

- iii) disponibilità:  
i dati devono essere raccolti prima della partenza;

- iv) funzionalità:  
il sistema deve essere concepito in modo da non ritardare l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri;

- v) sicurezza:  
i dati vanno adeguatamente tutelati contro la distruzione accidentale o illecita, la perdita accidentale o l'alterazione, la comunicazione o qualsiasi altra forma non autorizzata di trattamento;

- vi) sistemi alternativi:  
in caso di guasto al sistema, deve essere previsto un sistema di registrazione equivalente o uno strumento alternativo.

2. È opportuno evitare la presenza di più sistemi sulla stessa rotta o su rotte analoghe.

#### Articolo 12

In conformità della procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 2, potranno essere adottate le seguenti misure:

a) disposizioni

- i) che istituiscano un regime armonizzato di esenzioni in conformità del disposto dell'articolo 9, paragrafo 2;

- ii) che attuino le risoluzioni e le circolari IMO in materia di sistemi di registrazione;

b) modifiche dei criteri funzionali di cui all'articolo 11, paragrafo 1;

c) fatto salvo il procedimento di emendamento della convenzione Solas, modifiche della presente direttiva che garantiscano l'applicazione, ai fini della stessa, degli emendamenti alla convenzione Solas entrati in vigore in data successiva alla sua adozione.

*Articolo 13*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12, paragrafo 1 della direttiva del Consiglio 93/75/CEE.

2. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applica la seguente procedura:

- a) il rappresentante della Commissione sottopone al comitato di cui al paragrafo 1, una proposta delle misure da adottare;
- b) il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione;
- c) il parere è iscritto a verbale; inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figurì a verbale;
- d) la Commissione tiene nella massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

*Articolo 14*

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

1998. Essi ne informano immediatamente la Commissione. L'articolo 6 entra in vigore entro il 1° gennaio 1999.

2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste devono contenere un riferimento alla presente direttiva od essere corredate di siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

3. Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni da infliggere in caso di violazione delle norme nazionali adottate in forza della presente direttiva e adottano le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

*Articolo 15*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 16*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

---

## III

*(Informazioni)*

## CORTE DI GIUSTIZIA

## ANNUNCIO DI CONCORSI GENERALI

(97/C 31/06)

La Corte di giustizia delle Comunità europee pubblica nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 31 A del 31. 1. 1997 i concorsi generali seguenti:

**Edizione finlandese**

CJ/LA/21 (giuristi linguisti di lingua finlandese)

**Edizione svedese**

CJ/LA/22 (giuristi linguisti di lingua svedese)

Questo numero della Gazzetta ufficiale può essere richiesto alla divisione del personale della Corte di giustizia delle Comunità europee, L-2925 Lussemburgo.

**Il termine ultimo per la presentazione delle candidature è fissato al 3 marzo 1997.**

---

## AVVISO AI LETTORI

Dal 1° gennaio 1997, gli avvisi di appalti pubblici della Commissione non sono più pubblicati nella Gazzetta ufficiale (serie C), bensì esclusivamente nel *Supplemento alla Gazzetta ufficiale* (serie S).

Inoltre, la pubblicazione del quadro riassuntivo relativo alle gare d'appalto indette nel quadro del Fondo europeo di sviluppo (FES) sarà soppressa.

È possibile acquistare una versione su CD-ROM del *Supplemento alla Gazzetta ufficiale* presso gli uffici vendita riportati a pagina quattro della copertina.

Le informazioni contenute nel *Supplemento alla Gazzetta ufficiale* sono disponibili, altresì, in tempo reale (banca dati TED).

Ogni ulteriore informazione relativa alla banca dati TED potrà essere ottenuta presso le seguenti agenzie «gateway»:

Belgique/België

**Credoc**

Rue de la Montagne 34/  
Bergstraat 34  
Boite 11/Bus 11  
B-1000 Bruxelles/Brussel  
Tel: (32-2) 511 69 41  
Fax: (32-2) 513 31 95  
E-Mail: credoc@infoboard.be

Danmark

**J. H. Schultz Information A/S**

Herstedvang 10-12  
DK-2620 Albertslund  
Tel: (45) 43 63 23 00  
Fax: (45) 43 63 19 69  
E-Mail: schultz@schultz.dk  
URL: www.schultz.dk

Deutschland

**Outlaw Informationssysteme GmbH**

Postfach 62 65  
D-97012 Würzburg  
Tel: (49-931) 35 31 24-0  
Fax: (49-931) 35 31 24-1

Greece/Ellada

**Helketec Ltd**

D. Aeginitou Street 7  
GR-115 28 Athens  
Tel: (30-1) 723 52 14  
Fax: (30-1) 729 15 28

España

**Sarenet**

Parque Tecnológico  
Edificio 103  
E-48016 Zamudio  
Tel: (34-4) 420 94 70  
Fax: (34-4) 420 94 65

France

**FLA Consultants**

27, rue de la Vistule  
F-75013 Paris  
Tel: (33-1) 45 82 75 75  
Fax: (33-1) 45 82 46 04

Ireland

—

Italia

**Cerved SpA**

Via A. Staderini, 93  
I-00155 Roma  
Tel: (39-6) 22 77 40 10  
Fax: (39-6) 22 77 40 08

Luxembourg

**Infopartners SA**

4, rue Jos Felten  
L-1508 Luxembourg - Howald  
Tel: (352-) 40 11 61  
Fax: (352-) 40 11 62-331

Nederland

**Samsom Bedrijfsinformatie BV**

Postbus 4  
2400 MA Alphen aan den Rijn  
Tel: (31-172) 46 65 52  
Fax: (31-172) 44 06 81

Österreich

**EDV (Elektronische Datenverarbeitungs GmbH)**

Altmansdorfer Str. 154-156  
A-1231 Wien  
Tel: (43-1) 667 23 40  
Fax: (43-1) 667 13 90

Portugal

**Telepac**

Rua Dr. António Loureiro Borges, 1  
P-1495 Lisboa  
Tel: (351-1) 790 70 00  
Fax: (351-1) 790 70 43

Suomi/Finland

**TT Information Service Ltd  
Espoontori B**

PL/PB 406  
FIN-2770 Espoo  
Tel: (358-0) 457 23 43  
Fax: (358-0) 457 37 56

Sverige

**Sema Group Infodata AB**

Fyrverkarbacken 34-36  
Box 34 101  
S-100 26 Stockholm  
Tel: (46-8) 738 50 00  
Fax: (46-8) 695 05 24

United Kingdom

**Context Electronic Publishers**

Grand Union House,  
20 Kentish Town Road  
London NW1 9NR  
Tel: (44-171) 267 8989  
Fax: (44-171) 267 1133

Iceland

**Skýrr**

Háaleitisbraut, 9  
IS-108 Reykjavík  
Tel: (354-1) 69 51 00  
Fax: (354-1) 69 52 51

Norge

**Vestlandsforskning**

Postboks 163  
N-5801 Sogndal  
Tel: (47-57) 67 60 00  
Fax: (47-57) 67 61 90

Schweiz/Suisse/Svizzera

**OSEC**

Stampfenbachstraße 85  
CH-8035 Zürich  
365 53 22  
Fax: (41-1) 365 54 11  
E-Mail: urs.leimbacher@ecs.osec.inet.ch

Israel

**Trendline Financial Information Ltd**

12 Yad-Harutzim St.  
IL-67778 Tel Aviv  
Tel: (972-3) 638 82 22  
Fax: (972-3) 638 82 88