

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

### Sommario

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

- Regolamento (CE) n. 847/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli ..... 1
- Regolamento (CE) n. 848/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, che fissa i prezzi minimi di vendita del burro e gli importi massimi degli aiuti per la crema, il burro e per il burro concentrato per la 119ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97 ..... 3
- Regolamento (CE) n. 849/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, che fissa il prezzo massimo d'acquisto del burro per la 72ª gara effettuata nel quadro della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2771/1999 ..... 5
- Regolamento (CE) n. 850/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, che fissa l'importo massimo dell'aiuto per il burro concentrato per la 291ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CEE) n. 429/90 ..... 6
- ★ **Regolamento (CE) n. 851/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, che modifica il regolamento (CEE) n. 3444/90 recante modalità di applicazione della concessione di aiuti all'ammasso privato di carni suine** ..... 7
- ★ **Regolamento (CE) n. 852/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, recante modifica del regolamento (CE) n. 1445/95 che stabilisce le modalità di applicazione del regime dei titoli di importazione e di esportazione nel settore delle carni bovine** ..... 9
- Regolamento (CE) n. 853/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato a grani lunghi B a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 1898/2002 ..... 11

Regolamento (CE) n. 854/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato a grani tondi a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 1896/2002 .....	12
Regolamento (CE) n. 855/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato a grani medi e lunghi A a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 1897/2002 .....	13
Regolamento (CE) n. 856/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, che fissa la sovvenzione massima alla spedizione di riso semigreggio a grani lunghi B a destinazione dell'isola della Riunione nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 1895/2002 .....	14
Regolamento (CE) n. 857/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, che indice una gara per l'attribuzione di titoli di esportazione del sistema A3 nel settore degli ortofrutticoli (pomodori, arance, limoni e mele) .....	15
Regolamento (CE) n. 858/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, relativo alla sospensione della pesca del melù da parte delle navi battenti bandiera di uno Stato membro, esclusi Danimarca e Regno Unito .....	17
* <b>Direttiva 2003/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri</b> .....	18
* <b>Direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri <sup>(1)</sup></b> .....	22
* <b>Direttiva 2003/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 maggio 2003, sulla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti</b> .....	42

---

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

**Consiglio**

2003/354/CE:

- \* **Decisione del Consiglio, del 13 maggio 2003, che autorizza la Germania ad applicare una misura di deroga all'articolo 17 della sesta direttiva 77/388/CEE in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari** .....

47

**Commissione**

2003/355/CE:

- \* **Decisione della Commissione, del 9 aprile 2003, che modifica la decisione 2003/207/CE relativa ad un procedimento ai sensi dell'articolo 81 del trattato CE (Caso COMP/E-3/36.700 — Gas tecnici e medicali) [notificata con il numero C(2003) 1180] ...**

49

2003/356/CE:

- \* **Decisione della Commissione, del 16 maggio 2003, che modifica per la seconda volta la decisione 2003/289/CE recante misure protettive contro l'influenza aviaria in Belgio <sup>(1)</sup> [notificata con il numero C(2003) 1688] .....**

51

2003/357/CE:

- \* **Decisione della Commissione, del 16 maggio 2003, che modifica per la seconda volta la decisione 2003/290/CE recante misure protettive contro l'influenza aviaria nei Paesi Bassi <sup>(1)</sup> [notificata con il numero C(2003) 1689] .....**

53

2003/358/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 16 maggio 2003, recante misure protettive contro l'influenza aviaria in Germania** <sup>(1)</sup> [notificata con il numero C(2003) 1690] ..... 55

2003/359/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 16 maggio 2003, recante disposizioni per la prevenzione dell'influenza aviaria nei volatili sensibili in taluni Stati membri** <sup>(1)</sup> [notificata con il numero C(2003) 1691] ..... 59

---

Avviso — Bando di gara per la realizzazione della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* (vedasi pagina 63)

## I

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

**REGOLAMENTO (CE) N. 847/2003 DELLA COMMISSIONE**  
**del 16 maggio 2003**  
**recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di**  
**entrata di alcuni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3223/94 della Commissione, del 21 dicembre 1994, recante modalità di applicazione del regime di importazione degli ortofrutticoli <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1947/2002 <sup>(2)</sup>, 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 17 maggio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Direttore generale dell'Agricoltura*

<sup>(1)</sup> GU L 337 del 24.12.1994, pag. 66.

<sup>(2)</sup> GU L 299 dell'1.11.2002, pag. 17.

## ALLEGATO

**al regolamento della Commissione, del 16 maggio 2003, 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 <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	052	85,0
	096	49,6
	999	67,3
0707 00 05	052	103,2
	999	103,2
0709 90 70	052	91,2
	999	91,2
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	41,2
	204	41,2
	220	39,8
	388	53,5
	600	53,9
	624	75,2
	999	50,8
0805 50 10	400	53,4
	528	59,9
	999	56,6
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	204	46,5
	388	77,7
	400	98,4
	404	128,4
	508	81,0
	512	78,6
	524	67,5
	528	73,2
	720	106,7
	804	103,0
999	86,1	

<sup>(1)</sup> 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. 848/2003 DELLA COMMISSIONE**  
**del 16 maggio 2003**

**che fissa i prezzi minimi di vendita del burro e gli importi massimi degli aiuti per la crema, il burro e per il burro concentrato per la 119ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari<sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 509/2002 della Commissione<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

- (1) A norma del regolamento (CE) n. 2571/97 della Commissione, del 15 dicembre 1997, relativo alla vendita a prezzo ridotto di burro e alla concessione di un aiuto per la crema, il burro e il burro concentrato destinati alla fabbricazione dei prodotti della pasticceria, di gelati e di altri prodotti alimentari<sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 635/2000<sup>(4)</sup>, gli organismi di intervento vendono mediante gara alcuni quantitativi di burro da essi detenuti ed erogano un aiuto per la crema, il burro e il burro concentrato. A norma dell'articolo 18 del citato regolamento, si procede alla fissazione, tenendo conto delle offerte ricevute per ogni gara particolare, di un prezzo minimo di vendita del burro e di un importo massimo dell'aiuto per la crema,

il burro e il burro concentrato, che possono essere differenziati secondo la destinazione, il tenore di materia grassa del burro e il modo di utilizzazione, ovvero si può decidere di non dare seguito alla gara. Conseguentemente occorre fissare l'importo o gli importi delle cauzioni di trasformazione.

- (2) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Per la 119ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente indetta dal regolamento (CE) n. 2571/97, i prezzi minimi di vendita, l'importo massimo degli aiuti, nonché gli importi delle cauzioni di trasformazione sono fissati nella tabella riportata nell'allegato.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 maggio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48.

<sup>(2)</sup> GU L 79 del 22.3.2002, pag. 15.

<sup>(3)</sup> GU L 350 del 20.12.1997, pag. 3.

<sup>(4)</sup> GU L 76 del 25.3.2000, pag. 9.

## ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 16 maggio 2003, che fissa i prezzi minimi di vendita del burro e gli importi massimi degli aiuti per la crema, il burro e per il burro concentrato per la 119ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97

(EUR/100 kg)

Formula			A		B	
Modo di utilizzazione			Con rivelatori	Senza rivelatori	Con rivelatori	Senza rivelatori
Prezzo minimo di vendita	Burro ≥ 82 %	Nello stato in cui si trova	—	—	—	—
		Concentrato	—	—	—	—
Cauzione di trasformazione		Nello stato in cui si trova	—	—	—	—
		Concentrato	—	—	—	—
Importo massimo dell'aiuto	Burro ≥ 82 %		85	81	85	81
	Burro < 82 %		83	79	—	79
	Burro concentrato		105	101	105	101
	Crema		—	—	36	34
Cauzione di trasformazione	Burro		94	—	94	—
	Burro concentrato		116	—	116	—
	Crema		—	—	40	—

**REGOLAMENTO (CE) N. 849/2003 DELLA COMMISSIONE  
del 16 maggio 2003**

**che fissa il prezzo massimo d'acquisto del burro per la 72ª gara effettuata nel quadro della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2771/1999**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 509/2002 della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 13 del regolamento (CE) n. 2771/1999 della Commissione, del 16 dicembre 1999, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio per quanto riguarda le misure di intervento sul mercato del burro e della crema di latte <sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 359/2003 <sup>(4)</sup>, stabilisce che, tenendo conto delle offerte ricevute per ciascuna gara, si procede alla fissazione di un prezzo d'intervento applicabile, oppure si può decidere di non dare seguito alla gara.

- (2) A seguito delle offerte ricevute, è opportuno fissare il prezzo massimo di acquisto al livello sotto indicati.

- (3) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Il prezzo massimo d'acquisto per la 72ª gara effettuata in virtù del regolamento (CE) n. 2771/1999, per la quale il termine di presentazione delle offerte è scaduto in data 13 maggio 2003, è fissato a 295,38 EUR/100 kg.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 maggio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48.

<sup>(2)</sup> GU L 79 del 22.3.2002, pag. 15.

<sup>(3)</sup> GU L 333 del 24.12.1999, pag. 11.

<sup>(4)</sup> GU L 53 del 28.2.2003, pag. 17.



**REGOLAMENTO (CE) N. 850/2003 DELLA COMMISSIONE  
del 16 maggio 2003**

**che fissa l'importo massimo dell'aiuto per il burro concentrato per la 291ª gara particolare  
effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CEE) n. 429/90**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 509/2002 della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

(1) A norma del regolamento (CEE) n. 429/90 della Commissione, del 20 febbraio 1990, relativo alla concessione tramite gara di un aiuto per il burro concentrato destinato al consumo diretto nella Comunità <sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 124/1999 <sup>(4)</sup>, gli organismi di intervento istituiscono una gara permanente per la concessione di un aiuto per il burro concentrato. A norma dell'articolo 6 del citato regolamento, alla luce delle offerte ricevute per ciascuna gara particolare, si procede alla fissazione di un importo massimo dell'aiuto per il burro concentrato avente tenore minimo di grassi pari al 96 %, ovvero si decide di non dare seguito alla gara. Occorre di conseguenza stabilire l'importo della cauzione di destinazione.

(2) È opportuno fissare, in ragione delle offerte ricevute, l'importo massimo dell'arrivo dell'aiuto al livello sotto indicato e di determinare in conseguenza la cauzione dei destinatari.

(3) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Per la 291ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente istituita dal regolamento (CEE) n. 429/90, l'importo massimo dell'aiuto e l'importo della cauzione della destinazione sono fissati come segue:

— importo massimo dell'aiuto:	105 EUR/100 kg,
— cauzione della destinazione:	116 EUR/100 kg.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 maggio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48.

<sup>(2)</sup> GU L 79 del 22.3.2002, pag. 15.

<sup>(3)</sup> GU L 45 del 21.2.1990, pag. 8.

<sup>(4)</sup> GU L 16 del 21.1.1999, pag. 19.

## REGOLAMENTO (CE) N. 851/2003 DELLA COMMISSIONE

del 16 maggio 2003

**che modifica il regolamento (CEE) n. 3444/90 recante modalità di applicazione della concessione di aiuti all'ammasso privato di carni suine**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

## Articolo 1

visto il regolamento (CEE) n. 2759/75 del Consiglio, del 29 ottobre 1975, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore delle carni suine <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1365/2000 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 7, paragrafo 2,

Il regolamento (CEE) n. 3444/90 è modificato come segue:

considerando quanto segue:

1) All'articolo 7, è aggiunto il paragrafo 3 seguente:

(1) L'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 3444/90 della Commissione <sup>(3)</sup>, modificato dal regolamento (CE) n. 3533/93 <sup>(4)</sup>, stabilisce le regole relative ai termini di presentazione dei documenti giustificativi per il pagamento dell'aiuto, ma non prevede alcuna disposizione per il caso in cui non venga presentato alcun documento giustificativo. Occorre quindi adottare le disposizioni opportune.

«3. Qualora non vengano rispettate le disposizioni di cui al paragrafo 1, non viene corrisposto alcun aiuto a titolo del contratto di cui trattasi e viene incamerata l'intera cauzione per tale contratto.»

(2) L'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 3444/90 prevede la possibilità di abbreviare la durata di ammasso qualora vengano esportati prodotti sotto contratto, a prescindere dal fatto che fruiscono o meno di una restituzione all'esportazione. Se i prodotti beneficiano di una restituzione, la prova di esportazione è fornita tramite i documenti compilati in conformità dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 800/1999 della Commissione, del 15 aprile 1999, recante modalità comuni di applicazione del regime delle restituzioni all'esportazione per i prodotti agricoli <sup>(5)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 444/2003 <sup>(6)</sup>. Allo scopo di semplificare il controllo delle operazioni, è opportuno istituire una procedura analoga per le prove da fornire quando i prodotti sono esportati senza restituzione.

2) All'articolo 9, paragrafo 4, il quarto comma è sostituito dal testo seguente:

«Ai fini dell'applicazione del presente paragrafo, la prova di esportazione è fornita conformemente agli articoli 7 e 8 del regolamento (CE) n. 800/1999 per i prodotti che beneficiano di una restituzione.

(3) Per garantire la corretta esecuzione degli aiuti all'ammasso privato istituiti dal regolamento (CE) n. 2179/2002 della Commissione, del 6 dicembre 2002, che stabilisce le condizioni particolari per la concessione di aiuti all'ammasso privato nel settore delle carni suine <sup>(7)</sup>, è opportuno applicare immediatamente le modifiche proposte ai contratti stipulati nell'ambito del suddetto regolamento.

Per i prodotti che non beneficiano di una restituzione, la prova di esportazione è fornita, nei casi di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 800/1999, dalla presentazione dell'originale dell'esemplare di controllo T5, conformemente agli articoli da 912 bis a 912 quater e da 912 sexies a 912 octies del regolamento (CEE) n. 2454/93. Nella casella 107 di tale documento viene iscritta al momento della sua compilazione una delle diciture seguenti:

- Reglamento (CEE) n.º 3444/90
- Forordning (EØF) nr. 3444/90
- Verordnung (EWG) Nr. 3444/90
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3444/90
- Regulation (EEC) No 3444/90
- Règlement (CEE) n.º 3444/90
- Regolamento (CEE) n. 3444/90
- Verordening (EEG) nr. 3444/90
- Regulamento (CEE) n.º 3444/90
- Asetus (ETY) N:o 3444/90
- Förordning (EEG) nr 3444/90».

(4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per le carni suine,

## Articolo 2

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

Esso si applica a qualsiasi nuovo aiuto all'ammasso privato e ai contratti stipulati in applicazione del regolamento (CE) n. 2179/2002.

Tuttavia, il punto 2 dell'articolo 1 si applica soltanto alle esportazioni effettuate a partire dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

<sup>(1)</sup> GU L 282 dell'1.11.1975, pag. 1.<sup>(2)</sup> GU L 156 del 29.6.2000, pag. 5.<sup>(3)</sup> GU L 333 del 30.11.1990, pag. 22.<sup>(4)</sup> GU L 321 del 23.12.1993, pag. 9.<sup>(5)</sup> GU L 102 del 17.4.1999, pag. 11.<sup>(6)</sup> GU L 67 del 12.3.2003, pag. 3.<sup>(7)</sup> GU L 331 del 7.12.2002, pag. 11.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*  
Franz FISCHLER  
*Membro della Commissione*

---

**REGOLAMENTO (CE) N. 852/2003 DELLA COMMISSIONE  
del 16 maggio 2003**

**recante modifica del regolamento (CE) n. 1445/95 che stabilisce le modalità di applicazione del regime dei titoli di importazione e di esportazione nel settore delle carni bovine**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1254/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore delle carni bovine <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2345/2001 della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 29, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) Conformemente all'articolo 29 del regolamento (CE) n. 1254/1999, ogni esportazione fuori dalla Comunità di prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettere a) e b), può essere subordinata alla presentazione di un titolo di esportazione.

(2) I negoziati sull'adozione di concessioni complementari, condotti nell'ambito degli accordi europei tra la Comunità europea e i paesi associati dell'Europa centrale e orientale, mirano in particolare a liberalizzare il commercio dei prodotti che rientrano nell'organizzazione comune dei mercati nel settore delle carni bovine.

(3) Per beneficiare di tali concessioni, è stato convenuto nel quadro di tali negoziati che i prodotti del settore delle carni bovine contemplati in alcuni di questi accordi ed esportati dalla Comunità verso questi paesi devono essere accompagnati da una copia conforme del titolo di esportazione recante la dicitura «Senza restituzione». Occorre prevedere in tale contesto che gli Stati membri rilascino agli interessati che ne fanno richiesta, secondo procedure semplificate, titoli di esportazione per i prodotti disciplinati dal regolamento (CE) n. 1254/1999 per i quali non è previsto attualmente un titolo e che sono destinati ad essere esportati nei paesi associati dell'Europa centrale e orientale.

(4) Poiché i titoli suddetti servono unicamente ad attestare che i prodotti esportati non hanno beneficiato di una restituzione all'esportazione, per il loro rilascio non si applica l'articolo 29, paragrafo 1, quarto comma, del regolamento (CE) n. 1254/1999, in virtù del quale il rilascio dei titoli di esportazione è subordinato alla costituzione di una cauzione a garanzia dell'esportazione dei

prodotti nel periodo di validità del titolo. Per motivi di chiarezza è opportuno precisare che non si applica a questi titoli l'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1291/2000 della Commissione, del 9 giugno 2000, che stabilisce le modalità comuni d'applicazione del regime dei titoli d'importazione, di esportazione e di fissazione anticipata relativi ai prodotti agricoli <sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 325/2003 <sup>(4)</sup>.

(5) È quindi necessario modificare il regolamento (CE) n. 1445/95 della Commissione <sup>(5)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 118/2003 <sup>(6)</sup>.

(6) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per le carni bovine,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Nel regolamento (CE) n. 1445/95 è inserito l'articolo 7 bis seguente:

*«Articolo 7 bis*

1. Su richiesta dell'interessato, gli Stati membri rilasciano senza indugio titoli di esportazione per i prodotti di animali della specie bovina dei codici NC 0206 10 91, 0206 10 99, 0206 21 00, 0206 22 00, 0206 29 99, 0210 99 59 e ex 1502 00 90 destinati ad essere esportati verso i paesi associati dell'Europa centrale e orientale.

2. I titoli sono validi 60 giorni e recano nella casella 20 la dicitura: "Senza restituzione".

3. In deroga all'articolo 8, paragrafo 3, questi titoli recano nella casella 16 l'indicazione del codice NC di otto cifre.

4. Le disposizioni degli articoli 9 e 13 non si applicano ai titoli rilasciati nell'ambito del presente articolo.

5. L'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1291/2000 non si applica ai titoli di cui al paragrafo 1».

<sup>(1)</sup> GU L 160 del 26.6.1999, pag. 21.

<sup>(2)</sup> GU L 315 dell'1.12.2001, pag. 29.

<sup>(3)</sup> GU L 152 del 24.6.2000, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 47 del 21.2.2003, pag. 21.

<sup>(5)</sup> GU L 143 del 27.6.1995, pag. 35.

<sup>(6)</sup> GU L 20 del 24.1.2003, pag. 3.

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*  
Franz FISCHLER  
*Membro della Commissione*

---

**REGOLAMENTO (CE) N. 853/2003 DELLA COMMISSIONE****del 16 maggio 2003****che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato a grani lunghi B a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 1898/2002**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 411/2002 della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1898/2002 della Commissione <sup>(3)</sup> ha indetto una gara per la restituzione all'esportazione di riso.
- (2) A norma dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 584/75 della Commissione <sup>(4)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1948/2002 <sup>(5)</sup>, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura di cui all'articolo 22 del regolamento (CE) n. 3072/95, decidere di fissare una restituzione massima all'esportazione, tenendo conto segnatamente dei criteri precisati all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 3072/95. La gara è aggiudicata all'offerente la cui offerta non superi il livello della restituzione massima all'esportazione.

(3) L'applicazione dei criteri summenzionati all'attuale situazione del mercato del riso in questione comporta la fissazione di una restituzione massima all'esportazione pari all'importo precisato all'articolo 1.

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

In base alle offerte presentate dal 12 al 15 maggio 2003, è fissata una restituzione massima pari a 295,00 EUR/t all'esportazione di riso lavorato a grani lunghi B a destinazione di alcuni paesi terzi, nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 1898/2002.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 maggio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 329 del 30.12.1995, pag. 18.

<sup>(2)</sup> GU L 62 del 5.3.2002, pag. 27.

<sup>(3)</sup> GU L 287 del 25.10.2002, pag. 11.

<sup>(4)</sup> GU L 61 del 7.3.1975, pag. 25.

<sup>(5)</sup> GU L 299 dell'1.11.2002, pag. 18.

**REGOLAMENTO (CE) N. 854/2003 DELLA COMMISSIONE**  
**del 16 maggio 2003**

**che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato a grani tondi a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 1896/2002**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 411/2002 della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1896/2002 della Commissione <sup>(3)</sup> ha indetto una gara per la restituzione all'esportazione di riso.
- (2) A norma dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 584/75 della Commissione <sup>(4)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1948/2002 <sup>(5)</sup>, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura di cui all'articolo 22 del regolamento (CE) n. 3072/95, decidere di fissare una restituzione massima all'esportazione, tenendo conto segnatamente dei criteri precisati all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 3072/95. La gara è aggiudicata all'offerente la cui offerta non superi il livello della restituzione massima all'esportazione.
- (3) L'applicazione dei criteri summenzionati all'attuale situazione del mercato del riso in questione comporta la fissazione di una restituzione massima all'esportazione pari all'importo precisato all'articolo 1.

(4) Ai fini di una gestione più equilibrata dei quantitativi esportati con beneficio della restituzione, è opportuno fissare un coefficiente di attribuzione per le offerte che si situano al livello della restituzione massima.

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

In base alle offerte presentate dal 12 al 15 maggio 2003, è fissata una restituzione massima pari a 153,00 EUR/t all'esportazione di riso lavorato a grani tondi a destinazione di alcuni paesi terzi, nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 1896/2002.

*Articolo 2*

Per le offerte che si situano al livello della restituzione massima è fissato un coefficiente di attribuzione pari al 75 %.

*Articolo 3*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 maggio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 329 del 30.12.1995, pag. 18.

<sup>(2)</sup> GU L 62 del 5.3.2002, pag. 27.

<sup>(3)</sup> GU L 287 del 25.10.2002, pag. 5.

<sup>(4)</sup> GU L 61 del 7.3.1975, pag. 25.

<sup>(5)</sup> GU L 299 dell'1.11.2002, pag. 18.

**REGOLAMENTO (CE) N. 855/2003 DELLA COMMISSIONE****del 16 maggio 2003****che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato a grani medi e lunghi A a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 1897/2002**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 411/2002 della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1897/2002 della Commissione <sup>(3)</sup> ha indetto una gara per la restituzione all'esportazione di riso.
- (2) A norma dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 584/75 della Commissione <sup>(4)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1948/2002 <sup>(5)</sup>, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura di cui all'articolo 22 del regolamento (CE) n. 3072/95, decidere di fissare una restituzione massima all'esportazione, tenendo conto segnatamente dei criteri precisati all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 3072/95. La gara è aggiudicata all'offerente la cui offerta non superi il livello della restituzione massima all'esportazione.
- (3) L'applicazione dei criteri summenzionati all'attuale situazione del mercato del riso in questione comporta la fissazione di una restituzione massima all'esportazione pari all'importo precisato all'articolo 1.

(4) Ai fini di una gestione più equilibrata dei quantitativi esportati con beneficio della restituzione, è opportuno fissare un coefficiente di attribuzione per le offerte che si situano al livello della restituzione massima.

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

In base alle offerte presentate dal 12 al 15 maggio 2003, è fissata una restituzione massima pari a 153,00 EUR/t all'esportazione di riso lavorato a grani medi e lunghi A a destinazione di alcuni paesi terzi, nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 1897/2002.

*Articolo 2*

Per le offerte che si situano al livello della restituzione massima è fissato un coefficiente di attribuzione pari a 75 %.

*Articolo 3*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 maggio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 329 del 30.12.1995, pag. 18.

<sup>(2)</sup> GU L 62 del 5.3.2002, pag. 27.

<sup>(3)</sup> GU L 287 del 25.10.2002, pag. 8.

<sup>(4)</sup> GU L 61 del 7.3.1975, pag. 25.

<sup>(5)</sup> GU L 299 dell'1.11.2002, pag. 18.



**REGOLAMENTO (CE) N. 856/2003 DELLA COMMISSIONE  
del 16 maggio 2003**

**che fissa la sovvenzione massima alla spedizione di riso semigreggio a grani lunghi B a destinazione dell'isola della Riunione nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 1895/2002**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 411/2002 della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10, paragrafo 1,

visto il regolamento (CEE) n. 2692/89 della Commissione, del 6 settembre 1989, recante modalità di applicazione relative alle spedizioni di riso alla Riunione <sup>(3)</sup>, modificato dal regolamento (CE) n. 1453/1999 <sup>(4)</sup>, in particolare l'articolo 9, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1895/2002 della Commissione <sup>(5)</sup> ha indetto una gara per la sovvenzione alla spedizione di riso alla Riunione.
- (2) Conformemente all'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 2692/89, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura prevista all'articolo 22 del regolamento (CE) n. 3072/95, decidere di fissare una sovvenzione massima.

(3) Ai fini di tale fissazione, occorre tener conto in particolare dei criteri previsti agli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 2692/89. Sono dichiarati aggiudicatari gli offerenti la cui offerta è pari o inferiore all'importo della sovvenzione massima.

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

In base alle offerte presentate dal 12 al 15 maggio 2003 è fissata una sovvenzione massima pari a 302,00 EUR/t alla spedizione di riso semigreggio a grani lunghi B del codice NC 1006 20 98 a destinazione dell'isola della Riunione, nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 1895/2002.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 17 maggio 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 329 del 30.12.1995, pag. 18.

<sup>(2)</sup> GU L 62 del 5.3.2002, pag. 27.

<sup>(3)</sup> GU L 261 del 7.9.1989, pag. 8.

<sup>(4)</sup> GU L 167 del 2.7.1999, pag. 19.

<sup>(5)</sup> GU L 287 del 25.10.2002, pag. 3.

## REGOLAMENTO (CE) N. 857/2003 DELLA COMMISSIONE

del 16 maggio 2003

**che indice una gara per l'attribuzione di titoli di esportazione del sistema A3 nel settore degli ortofrutticoli (pomodori, arance, limoni e mele)**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 2200/96 del Consiglio, del 28 ottobre 1996, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore degli ortofrutticoli <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 47/2003 della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 35, paragrafo 3, terzo comma,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1961/2001 della Commissione <sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1176/2002 <sup>(4)</sup>, ha stabilito le modalità di applicazione delle restituzioni all'esportazione nel settore degli ortofrutticoli.
- (2) A norma dell'articolo 35, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2200/96, nella misura necessaria per consentire un'esportazione economicamente rilevante, i prodotti esportati dalla Comunità possono essere oggetto di una restituzione all'esportazione, tenendo conto dei limiti derivanti dagli accordi conclusi in conformità dell'articolo 300 del trattato.
- (3) Conformemente all'articolo 35, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2200/96 occorre far in modo che non risultino perturbati i flussi commerciali precedentemente determinati dal regime delle restituzioni. Per tale motivo e per il carattere stagionale che presentano le esportazioni di ortofrutticoli è opportuno fissare i quantitativi previsti per prodotto, sulla base della nomenclatura dei prodotti agricoli per le restituzioni all'esportazione stabilita dal regolamento (CEE) n. 3846/87 della Commissione <sup>(5)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 118/2003 <sup>(6)</sup>. Questi quantitativi devono essere ripartiti tenendo conto del grado di deperibilità dei prodotti di cui trattasi.
- (4) A norma dell'articolo 35, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 2200/96, le restituzioni devono essere fissate tenendo conto della situazione e delle prospettive di evoluzione tanto dei prezzi degli ortofrutticoli sul mercato comunitario e delle disponibilità quanto dei prezzi praticati nel commercio internazionale. Si deve altresì tener conto delle spese di commercializzazione e di trasporto nonché dell'aspetto economico delle esportazioni considerate.

- (5) A norma dell'articolo 35, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 2200/96, i prezzi sul mercato comunitario sono stabiliti tenendo conto dei prezzi più favorevoli ai fini dell'esportazione.
- (6) La situazione del commercio internazionale o le esigenze specifiche di taluni mercati possono rendere necessaria, per un determinato prodotto, la differenziazione della restituzione secondo la destinazione del prodotto stesso.
- (7) I pomodori, le arance, i limoni e le mele delle categorie Extra, I e II delle norme comuni di commercializzazione, possono attualmente essere oggetto di esportazioni rilevanti sotto il profilo economico.
- (8) Al fine di utilizzare le risorse disponibili nel modo più efficace possibile, e in considerazione della struttura delle esportazioni della Comunità, è opportuno procedere mediante gara e stabilire l'importo indicativo delle restituzioni nonché i quantitativi previsti per il periodo di cui trattasi.
- (9) Il comitato di gestione per ortofrutticoli non ha emesso alcun parere nel termine fissato dal suo presidente,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

1. È indetta una gara per l'attribuzione di titoli d'esportazione del sistema A3. I prodotti interessati, il periodo di presentazione delle offerte, i tassi di restituzione indicativi e i quantitativi previsti sono stabiliti nell'allegato del presente regolamento.
2. I titoli rilasciati per iniziative di aiuto alimentare, di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1291/2000 della Commissione <sup>(7)</sup>, non vengono imputati sui quantitativi ammessi a beneficiare delle restituzioni menzionati nell'allegato.
3. Fatta salva l'applicazione dell'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1961/2001, i titoli del tipo A3 sono validi due mesi.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 3 giugno 2003.

<sup>(1)</sup> GU L 297 del 21.11.1996, pag. 1.<sup>(2)</sup> GU L 7 dell'11.1.2003, pag. 64.<sup>(3)</sup> GU L 268 del 9.10.2001, pag. 8.<sup>(4)</sup> GU L 170 del 29.6.2002, pag. 69.<sup>(5)</sup> GU L 366 del 24.12.1987, pag. 1.<sup>(6)</sup> GU L 20 del 24.1.2003, pag. 3.<sup>(7)</sup> GU L 152 del 24.6.2000, pag. 1.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

Per la Commissione  
Franz FISCHLER  
Membro della Commissione

ALLEGATO

**del regolamento (CE) n. 857/2003 della Commissione, del 16 maggio 2003, che indice una gara per l'attribuzione di titoli di esportazione del sistema A3 nel settore degli ortofrutticoli (pomodori, arance, limoni e mele)**

Periodo di presentazione delle offerte: dal 3 al 5 giugno 2003

Codice del prodotto <sup>(1)</sup>	Destinazione <sup>(2)</sup>	Importo indicativo delle restituzioni (EUR/t peso netto)	Quantitativi previsti (in t)
0702 00 00 9100	F08	20	7 154
0805 10 10 9100 0805 10 30 9100 0805 10 50 9100	F00	19	6 481
0805 50 10 9100	F00	14	6 958
0808 10 20 9100 0808 10 50 9100 0808 10 90 9100	F09	9	2 923

<sup>(1)</sup> I codici dei prodotti sono definiti nel regolamento (CEE) n. 3846/87 della Commissione (GU L 366 del 24.12.1987, pag. 1).

<sup>(2)</sup> I codici delle destinazioni serie «A» sono definiti nell'allegato II del regolamento (CEE) n. 3846/87.

*Nota:* I codici numerici delle destinazioni sono definiti nel regolamento (CE) n. 2020/2001 della Commissione (GU L 273 del 16.10.2001 pag. 6).

Le altre destinazioni sono definite nel modo seguente:

F00: Tutte le destinazioni, tranne l'Estonia.

F03: Tutte le destinazioni, tranne la Svizzera e l'Estonia.

F04: Hong-Kong, Singapore, Malaysia, Sri Lanka, Indonesia, Thailandia, Taiwan, Papua Nuova Guinea, Laos, Cambogia, Vietnam, Giappone, Uruguay, Paraguay, Argentina, Messico, Costa Rica.

F08: Tutte le destinazioni, tranne la Slovacchia, la Lettonia, la Lituania, la Bulgaria e l'Estonia.

F09: Le seguenti destinazioni:

- Norvegia, Islanda, Groenlandia, Færøer, Polonia, Ungheria, Romania, Albania, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Slovenia, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, Repubblica federale di Jugoslavia (Serbia e Montenegro), Malta, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Georgia, Kazakistan, Kirghizistan, Moldova, Russia, Tagikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Ucraina, Arabia Saudita, Bahrein, Qatar, Oman, Emirati arabi uniti (Abu Zabi, Dibay, Chardja, Adjman, Umm al-Q'iwayn, Ras al-Khayma e Fudjayra), Kuwait, Yemen, Siria, Iran, Giordania, Bolivia, Brasile, Venezuela, Perù, Panama, Ecuador e Colombia,
- paesi territori dell'Africa, escluso il Sudafrica,
- destinazioni di cui all'articolo 36 del regolamento (CE) n. 800/1999 della Commissione (GU L 102 del 17.4.1999, pag. 11).

**REGOLAMENTO (CE) N. 858/2003 DELLA COMMISSIONE****del 16 maggio 2003****relativo alla sospensione della pesca del melù da parte delle navi battenti bandiera di uno Stato membro, esclusi Danimarca e Regno Unito**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2847/93 del Consiglio, del 12 ottobre 1993, che istituisce un regime di controllo applicabile nell'ambito della politica comune della pesca <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2846/98 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 21, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 2341/2002 del Consiglio, del 20 dicembre 2002, che stabilisce, per il 2003, le possibilità di pesca e le condizioni ad essa associate per alcuni stock o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque comunitarie e, per le navi comunitarie, in altre acque dove sono imposti limiti di cattura <sup>(3)</sup>, prevede dei contingenti di melù per il 2003.
- (2) Ai fini dell'osservanza delle disposizioni relative ai limiti quantitativi delle catture di uno stock soggetto a contingentamento, la Commissione deve fissare la data alla quale si considera che le catture eseguite dai pescherecci battenti bandiera di uno Stato membro abbiano esaurito il contingente ad esso assegnato.
- (3) Secondo le informazioni trasmesse alla Commissione, le catture di melù nelle acque della zona CIEM Vb (acque delle isole Faerøer) da parte di navi battenti bandiera di

uno Stato membro o immatricolate in uno Stato membro, esclusi Danimarca e Regno Unito, hanno esaurito il loro contingente,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Si ritiene che le catture di melù nelle acque della zona CIEM Vb (acque delle isole Faerøer) eseguite da navi battenti bandiera di uno Stato membro o immatricolate in uno Stato membro, esclusi Danimarca e Regno Unito, abbiano esaurito il contingente assegnato agli Stati membri per il 2003.

La pesca del melù nelle acque della zona CIEM Vb (acque delle isole Faerøer) eseguite da navi battenti bandiera di uno Stato membro o immatricolate in uno Stato membro, esclusi Danimarca e Regno Unito, è proibita, nonché la conservazione a bordo, il trasbordo e lo sbarco delle catture di questo stock da parte di queste navi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

Jörgen HOLMQUIST

*Direttore generale della Pesca*

<sup>(1)</sup> GU L 261 del 20.10.1993, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 358 del 31.12.1998, pag. 5.

<sup>(3)</sup> GU L 356 del 31.12.2002, pag. 12.

**DIRETTIVA 2003/24/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
del 14 aprile 2003**

**che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per  
le navi da passeggeri**

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 <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(2)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri <sup>(4)</sup>, introduce un livello di sicurezza uniforme per persone e beni sulle navi da passeggeri e sulle unità veloci da passeggeri nuove ed esistenti, quando entrambe le categorie di navi e unità veloci sono adibite a servizi nazionali e stabilisce le procedure di negoziato a livello internazionale per armonizzare le norme in materia di navi da passeggeri adibite a servizi internazionali.
- (2) La definizione di tratto di mare è essenziale per determinare l'applicazione della direttiva 98/18/CE alle diverse categorie di navi da passeggeri. Detta direttiva prevede una procedura di pubblicazione dell'elenco dei tratti di mare che si è rivelata difficile da attuare. È pertanto necessario stabilire una procedura funzionale e trasparente, che consenta di controllare effettivamente l'attuazione della suddetta direttiva.
- (3) Per armonizzare il livello di sicurezza delle navi da passeggeri nella Comunità, è opportuno sopprimere la deroga concessa alla Grecia circa il calendario di applicazione dei requisiti di sicurezza.
- (4) La direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi Ro/Ro da passeggeri <sup>(5)</sup>, introduce requisiti di stabilità più rigorosi per le navi Ro/Ro da passeggeri adibite a servizi internazionali da e per i porti comunitari. Tali misure più rigorose andrebbero applicate anche a talune categorie di tali navi

adibite a servizi nazionali in pari condizioni di mare. La mancata applicazione di tali requisiti di stabilità dovrebbe comportare il ritiro progressivo dal servizio delle navi Ro/Ro da passeggeri dopo un certo numero di anni di servizio.

- (5) Tenuto conto delle modifiche strutturali che potrebbe rendersi necessario apportare alle navi Ro-Ro da passeggeri esistenti per renderle conformi ai requisiti specifici di stabilità, i requisiti stessi dovrebbero essere introdotti progressivamente in modo da lasciare alle industrie del settore un sufficiente lasso di tempo per conformarvisi. Andrebbe a tal fine fissato un calendario in base al quale scaglionare la progressiva applicazione alle navi esistenti. Detto calendario non dovrebbe pregiudicare l'applicazione dei requisiti specifici di stabilità nei tratti di mare di cui agli allegati dell'accordo di Stoccolma del 28 febbraio 1996.
- (6) È necessario tener conto, in maniera rapida e flessibile, delle modifiche apportate ai pertinenti strumenti internazionali, come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).
- (7) In virtù della direttiva 98/18/CE, il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci contenuto nella risoluzione MSC 36 (63) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 20 maggio 1994 si applica a tutte le unità veloci da passeggeri adibite a servizi nazionali. L'IMO ha adottato un nuovo codice per le unità veloci, il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000, contenuto nella risoluzione MSC 97 (73) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 5 dicembre 2000, che si applica a tutte le unità veloci costruite il 1° luglio 2002 o in data successiva. È importante garantire che la direttiva 98/18/CE possa essere aggiornata in maniera flessibile, in modo da applicare anche alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi nazionali gli sviluppi intervenuti a livello internazionale.
- (8) È importante applicare opportune misure al fine di garantire condizioni di accesso sicure alle persone a mobilità ridotta che viaggiano su navi da passeggeri e unità veloci da passeggeri adibite a servizi nazionali negli Stati membri.

<sup>(1)</sup> GU C 20 E del 28.1.2003, pag. 51.

<sup>(2)</sup> Parere espresso l'11 dicembre 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 7 novembre 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 17 marzo 2003.

<sup>(4)</sup> GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53).

<sup>(5)</sup> Vedi pagina 22 della presente Gazzetta ufficiale.

- (9) La direttiva 98/18/CE andrebbe pertanto modificata di conseguenza,

devono essere conformi agli articoli 6, 8 e 9 della direttiva 2003/25/CE entro il 1° ottobre 2010, tranne se esse sono state ritirate dal servizio a tale data o a una data successiva alla quale raggiungono 30 anni di età, ma comunque non più tardi del 1° ottobre 2015.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 6 ter

#### Articolo 1

La direttiva 98/18/CE è modificata come segue:

- 1) all'articolo 2 sono aggiunte le lettere seguenti:

«e bis) “nave Ro/Ro da passeggeri”: una nave che trasporti più di 12 passeggeri e disponga di locali da carico Ro/Ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/A/2 di cui all'allegato I»;

«h bis) “età”: età della nave, espressa in numero di anni dalla data della sua consegna»;

«w) “persona a mobilità ridotta”: le persone che abbiano una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli.»;

- 2) l'articolo 4, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:

«2. Ciascuno Stato membro:

a) elabora e, ove necessario, aggiorna un elenco dei tratti di mare soggetti alla sua giurisdizione, delimitando le zone nelle quali le classi di navi possono operare tutto l'anno o, eventualmente, per un periodo specifico, applicando i criteri per le classi di cui al paragrafo 1;

b) pubblica tale elenco in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima;

c) notifica alla Commissione dove si trovano tali informazioni e la informa quando sono apportate modifiche all'elenco.»;

- 3) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 6 bis

#### Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi Ro/Ro da passeggeri

1. Tutte le navi Ro/Ro da passeggeri di classe A, B e C, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, devono essere conformi agli articoli 6, 8 e 9 della direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi Ro-Ro da passeggeri (\*).

2. Tutte le navi Ro/Ro da passeggeri delle classi A e B, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004,

#### Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta

1. Gli Stati membri provvedono a che siano adottate le misure appropriate, ove fattibile, sulla base degli orientamenti contenuti nell'allegato III, al fine di garantire un accesso sicuro alle persone a mobilità ridotta che viaggiano su tutte le navi da passeggeri di classe A, B, C e D e su tutte le unità veloci da passeggeri adibite al trasporto pubblico la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva.

2. Gli Stati membri si consultano e cooperano con le associazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta in merito all'attuazione degli orientamenti contenuti nell'allegato III.

3. Per le modifiche alle navi da passeggeri di classe A, B, C e D e alle unità veloci da passeggeri adibite al trasporto pubblico la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, gli Stati membri applicano gli orientamenti di cui all'allegato III per quanto ragionevole e possibile, in termini economici.

Gli Stati membri elaborano un piano d'azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti a dette navi e unità. Essi comunicano tale piano alla Commissione entro il 17 maggio 2005.

4. Gli Stati membri informano la Commissione in merito all'attuazione del presente articolo, per tutte le navi da passeggeri di cui al paragrafo 1, le navi da passeggeri di cui al paragrafo 3 autorizzate a trasportare più di 400 passeggeri e tutte le unità veloci da passeggeri, entro il 17 maggio 2006.

(\*) GUL 123 del 17.5.2003, pag. 22.»;

- 4) è aggiunto l'allegato III figurante in allegato.

#### Articolo 2

L'articolo 6, paragrafo 3, lettera g), della direttiva 98/18/CE è abrogato con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2005.

*Articolo 3*

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 17 novembre 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

*Articolo 4*

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

*Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 14 aprile 2003.

*Per il Parlamento europeo*

*Il Presidente*

P. COX

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

A. GIANNITSIS



## ALLEGATO

## «ALLEGATO III

**Orientamenti sui requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri per le persone a mobilità ridotta**

(come previsto dall'articolo 6 ter)

Nell'applicare gli orientamenti del presente allegato gli Stati membri si attengono alla circolare MSC/735 dell'IMO, del 24 giugno 1996, relativa alla raccomandazione sulla progettazione e la gestione di navi da passeggeri al fine di rispondere alle necessità degli anziani e dei disabili.

**1. Accesso alla nave**

Le navi dovrebbero essere costruite ed attrezzate in modo tale da consentire alle persone a mobilità ridotta di compiere le operazioni di imbarco e sbarco facilmente e in tutta sicurezza, e da garantire loro l'accesso ai diversi ponti o autonomamente o mediante rampe o ascensori. Indicazioni su tale accesso devono essere apposte negli altri punti di accesso alla nave e in altre opportune zone in tutta la nave.

**2. Cartelli indicatori**

I cartelli indicatori apposti nella nave per informare i passeggeri dovrebbero essere collocati in modo da risultare visibili e facilmente leggibili da persone a mobilità ridotta (tra cui le persone con disabilità sensoriali) e posizionati in punti chiave.

**3. Mezzi per comunicare messaggi**

L'operatore dovrebbe disporre, a bordo della nave, di mezzi per trasmettere sia visualmente che oralmente a tutte le persone che presentano forme diverse di mobilità ridotta annunci concernenti, ad esempio, ritardi, cambi di programma e servizi di bordo.

**4. Segnali di allarme**

Il sistema di allarme e i pulsanti di chiamata devono essere concepiti in modo tale da allertare e da essere accessibili a tutti i passeggeri a mobilità ridotta, comprese le persone con disabilità sensoriali e quelle con disturbi dell'apprendimento.

**5. Requisiti supplementari per assicurare la mobilità all'interno della nave**

Corrimani, corridoi e passaggi, porte ed accessi devono essere realizzati in modo tale da permettere il passaggio di una persona su sedia a rotelle. Ascensori, ponti garage, locali passeggeri, alloggi e servizi igienici devono essere progettati in modo da essere accessibili in maniera ragionevole e proporzionata per le persone a mobilità ridotta.»

---



**DIRETTIVA 2003/25/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**del 14 aprile 2003**  
**concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri**  
**(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 <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(2)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Nel quadro della politica comune dei trasporti dovrebbero essere adottate ulteriori misure per accrescere la sicurezza del trasporto marittimo di passeggeri.
- (2) La Comunità intende evitare, adottando tutte le misure necessarie, incidenti navali che coinvolgono navi ro/ro da passeggeri e che comportano la perdita di vite umane.
- (3) Le possibilità di sopravvivenza delle navi ro/ro da passeggeri in caso di avaria dovuta a collisione, stabilite in applicazione delle norme di stabilità in caso di avaria, costituiscono un fattore essenziale per la salvezza dei passeggeri e dell'equipaggio e risultano particolarmente rilevanti ai fini delle operazioni di ricerca e salvataggio. Il maggiore rischio di stabilità per una nave ro/ro da passeggeri con un ponte garage chiuso, in condizioni di avaria a seguito di una collisione, è legato agli effetti del possibile accumulo di significativi volumi di acqua su tale ponte.
- (4) Le persone che utilizzano navi ro/ro da passeggeri e gli equipaggi che vi lavorano dovrebbero avere il diritto di richiedere, su tutto il territorio comunitario, lo stesso livello di sicurezza indipendentemente dal tratto di mare in cui opera la nave.
- (5) Tenuto conto dell'importanza del trasporto marittimo di passeggeri in termini di mercato interno, un'azione a livello comunitario è il modo più efficiente per stabilire un livello comune di sicurezza per tutte le navi della Comunità.

- (6) Un'azione a livello comunitario è il miglior modo per assicurare che i principi concordati in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) siano applicati in modo armonizzato, evitando di falsare la concorrenza fra operatori di navi ro/ro da passeggeri che operano nella Comunità.
- (7) Requisiti di stabilità generali per navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria sono stati fissati a livello internazionale dalla conferenza del 1990 sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 90) ed inseriti nella regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS (norma SOLAS 90). Tali requisiti trovano applicazione nell'intero territorio comunitario, tramite l'applicazione diretta della convenzione SOLAS in caso di viaggi internazionali e grazie alla direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri <sup>(4)</sup>, in caso di viaggi nazionali.
- (8) Le norme di stabilità in condizioni di avaria previste dalla Convenzione SOLAS 90 riguardano implicitamente anche gli effetti dell'allagamento dei ponti Ro/Ro in condizioni di mare agitato con altezza significativa d'onda dell'ordine di 1,5 metri.
- (9) La risoluzione IMO n. 14 della conferenza SOLAS del 1995 ha autorizzato i membri dell'IMO a concludere accordi regionali se ritengono che le condizioni marittime prevalenti ed altre condizioni locali richiedano, in un determinato tratto di mare, l'adozione di requisiti specifici di stabilità.
- (10) Otto paesi del nord Europa, fra cui sette Stati membri, hanno concordato a Stoccolma il 28 febbraio 1996 di introdurre norme di stabilità più severe per le navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria, per tenere conto degli effetti dell'accumulo di acqua sul ponte Ro/Ro e per garantire alle navi maggiori possibilità di sopravvivenza in condizioni più critiche di quelle previste dalla norma SOLAS 90, con altezze significative d'onda sino a 4 metri.
- (11) In base a tale accordo, conosciuto come accordo di Stoccolma, le norme specifiche di stabilità sono direttamente collegate al tratto di mare in cui opera la nave e, più in particolare, all'altezza significativa d'onda ivi registrata. Dall'altezza significativa d'onda del tratto di mare in cui opera la nave dipende la massa d'acqua che può accumularsi sul ponte garage in caso di avaria.

<sup>(1)</sup> GU C 20 E del 28.1.2003, pag. 21.

<sup>(2)</sup> Parere espresso l'11 dicembre 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 7 novembre 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 17 marzo 2003.

<sup>(4)</sup> GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53).

- (12) Alla conclusione della conferenza in cui è stato adottato l'accordo di Stoccolma, la Commissione ha notato che esso non è applicabile in altre parti della Comunità ed ha quindi annunciato la propria intenzione di valutare le condizioni locali prevalenti in cui si trovano ad operare le navi ro/ro da passeggeri in tutti i mari europei, e di adottare le opportune iniziative.
- (13) In occasione della 2074<sup>a</sup> riunione tenutasi il 17 marzo 1998 il Consiglio ha fatto mettere a verbale una dichiarazione nella quale sottolinea la necessità di assicurare lo stesso livello di sicurezza a tutti i traghetti passeggeri operanti in condizioni simili, siano essi impegnati in viaggi nazionali o internazionali.
- (14) Nella risoluzione del 5 ottobre 2000 sull'affondamento del traghetto greco «Samina» <sup>(1)</sup> il Parlamento europeo ha dichiarato espressamente di attendere la valutazione della Commissione in merito all'efficacia dell'accordo di Stoccolma e di altre misure volte a migliorare la stabilità e la sicurezza delle navi da passeggeri.
- (15) Uno studio specializzato promosso dalla Commissione ha stabilito che l'altezza delle onde è analoga sia nelle acque dell'Europa meridionale che in quella settentrionale. Benché le condizioni meteorologiche siano in genere più favorevoli al sud, le norme di stabilità fissate dall'accordo di Stoccolma si basano unicamente sul parametro dell'altezza significativa d'onda e su come tale altezza influenzi l'accumulo di acqua sul ponte Ro/Ro.
- (16) L'applicazione di norme di sicurezza comunitarie in materia di requisiti di stabilità per le navi Ro/Ro da passeggeri è essenziale per garantire la sicurezza di tali navi e deve rientrare nel quadro comune di riferimento sulla sicurezza marittima.
- (17) Nell'intento di migliorare la sicurezza ed evitare distorsioni della concorrenza, le norme comuni di sicurezza in materia di stabilità dovrebbero essere applicate, indipendentemente dallo Stato di bandiera, a tutte le navi Ro/Ro da passeggeri che offrono servizi di linea da o per porti degli Stati membri adibite a viaggi internazionali.
- (18) La sicurezza delle navi è innanzitutto responsabilità dello Stato di bandiera ed ogni Stato membro dovrebbe pertanto garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza applicabili alle navi ro/ro da passeggeri che ne battono bandiera.
- (19) La direttiva dovrebbe essere indirizzata inoltre agli Stati membri anche in qualità di Stati ospiti. Le responsabilità che loro incombono in tale veste si rifanno a specifiche responsabilità dello Stato di approdo, nella più totale conformità con quanto stabilito nella convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS).
- (20) I requisiti specifici di stabilità previsti dalla presente direttiva dovrebbero essere basati su di un metodo, come stabilito negli allegati dell'accordo di Stoccolma, che calcola l'altezza dell'acqua sul ponte Ro/Ro, in caso di avaria in seguito a collisione, utilizzando due parametri fondamentali: il bordo libero residuo della nave e l'altezza significativa d'onda nel tratto di mare ove la nave opera.
- (21) Gli Stati membri dovrebbero stabilire e pubblicare le altezze significative d'onda nei tratti di mare in cui navi Ro/Ro da passeggeri effettuano servizi di linea da o per i loro porti. Nel caso di rotte internazionali le altezze significative d'onda dovrebbero essere convenute fra gli Stati ai due capi della rotta ove ciò risulti applicabile e possibile. Per uno stesso tratto di mare possono essere fissate anche altezze significative d'onda per periodi stagionali.
- (22) Tutte le navi Ro/Ro da passeggeri che operano sulle rotte rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva dovrebbero soddisfare i requisiti di stabilità relativi all'altezza significativa d'onda che caratterizza il tratto di mare in cui operano. Esse dovrebbero avere a bordo un certificato di conformità rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera, che dovrebbe essere accettato da tutti gli altri Stati membri.
- (23) Le norme della SOLAS 90 garantiscono un livello di sicurezza equivalente a quello garantito dai requisiti specifici di stabilità previsti dalla presente direttiva per le navi che operano in tratti di mare con altezza significativa d'onda uguale o inferiore a 1,5 metri.
- (24) Tenuto conto delle modifiche strutturali che potrebbe rendersi necessario apportare alle navi ro/ro da passeggeri esistenti per renderle conformi ai requisiti specifici di stabilità, i requisiti stessi dovrebbero essere applicati progressivamente in modo da lasciare alle industrie del settore un sufficiente lasso di tempo per conformarvisi. Andrebbe a tal fine fissato un calendario in base al quale scaglionare la progressiva applicazione alle navi esistenti. Tale calendario non dovrebbe incidere sull'applicazione dei requisiti specifici di stabilità nei tratti di mare di cui agli allegati dell'accordo di Stoccolma.
- (25) A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea <sup>(2)</sup>, gli Stati ospiti devono verificare che i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri siano conformi ai requisiti specifici di stabilità adottati a livello regionale e recepiti nella legislazione nazionale qualora tali navi effettuino in quella regione un servizio soggetto a detta legislazione nazionale.

<sup>(1)</sup> GU C 178 del 22.6.2001, pag. 288.

<sup>(2)</sup> GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

- (26) Le unità veloci da passeggeri definite alla regola 1 del capitolo X della convenzione SOLAS, nella versione modificata, non dovrebbero essere tenute a sottostare alle disposizioni della presente direttiva, purché rispettino integralmente le disposizioni, modificate, del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci dell'IMO.
- (27) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva 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 <sup>(1)</sup>.
- (28) Poiché l'obiettivo dell'azione proposta, vale a dire la salvaguardia della vita umana in mare migliorando le possibilità di sopravvivenza delle navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria, non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri e può dunque, a motivo delle dimensioni e degli effetti dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure in applicazione del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Nel rispetto del principio di proporzionalità, sancito dallo stesso articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di detto obiettivo,
- d) «passeggero»: qualsiasi persona che non sia il comandante, un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata a qualsiasi titolo a bordo della nave in relazione all'attività della nave stessa, e che non sia un bambino di età inferiore ai dodici mesi;
- e) «convenzioni internazionali»: la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) e la convenzione internazionale del 1966 sulla linea di massimo carico, unitamente ai rispettivi protocolli e successivi emendamenti in vigore;
- f) «servizio di linea»: una serie di traversate effettuate da una nave ro/ro da passeggeri in modo da assicurare il collegamento fra i medesimi due o più porti, effettuate:
- in base ad un orario pubblicato, oppure
  - con traversate tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- g) «accordo di Stoccolma»: l'accordo concluso a Stoccolma il 28 febbraio 1996 in applicazione della risoluzione n. 14 della conferenza SOLAS 95, intitolata «Accordi regionali in merito a requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri» e adottata il 29 novembre 1995;
- h) «amministrazione dello Stato di bandiera»: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera la nave ro/ro da passeggeri è autorizzata a battere;
- i) «Stato ospite»: lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave ro/ro da passeggeri effettua un servizio di linea;
- j) «viaggio internazionale»: un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di detto Stato o viceversa;
- k) «requisiti specifici di stabilità»: i requisiti di stabilità che figurano nell'allegato I;
- l) «altezza significativa d'onda» ( $H_s$ ): l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un determinato periodo;
- m) «bordo libero residuo» ( $f_r$ ): la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la linea di galleggiamento finale nel punto in cui si è verificata l'avaria, senza tenere conto degli ulteriori effetti prodotti dall'acqua accumulata sul ponte ro/ro danneggiato.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

##### Obiettivo

La presente direttiva ha lo scopo di stabilire un livello uniforme di requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri, in modo da migliorarne le possibilità di sopravvivenza in caso di avaria in seguito a collisione e garantire un elevato livello di sicurezza ai passeggeri ed all'equipaggio.

#### Articolo 2

##### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- «nave ro/ro da passeggeri»: una nave che trasporti più di 12 passeggeri e disponga di locali da carico ro/ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/3 della convenzione SOLAS, nella versione modificata;
- «nave nuova»: una nave la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:
  - ha inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;
  - ha avuto inizio, per quella determinata nave, l'assemblaggio di almeno 50 tonnellate o dell'1 % della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;
- «nave esistente»: una nave che non sia una nave nuova;

#### Articolo 3

##### Ambito d'applicazione

- La presente direttiva si applica a tutte le navi ro/ro da passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro, indipendentemente dalla bandiera che battono, se impiegate in viaggi internazionali.
- Ogni Stato membro, in quanto Stato ospite, provvede affinché le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti della presente direttiva prima di essere adibite a viaggi da o per i porti di tale Stato membro, a norma dell'articolo 4 della direttiva 1999/35/CE.

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

*Articolo 4***Altezza significativa d'onda**

L'altezza significativa d'onda ( $h_s$ ) è impiegata per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I. I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con una probabilità maggiore del 10 %.

*Articolo 5***Tratti di mare**

1. Gli Stati ospiti devono stabilire, almeno entro il 17 maggio 2004, un elenco di tratti di mare in cui navi ro/ro da passeggeri effettuano servizi di linea da o per i loro porti, nonché i corrispondenti valori d'altezza significativa d'onda in tali tratti.

2. I tratti di mare e i rispettivi valori dell'altezza significativa d'onda in detti tratti devono essere concordati fra gli Stati membri o, se applicabile e possibile, fra gli Stati membri ed i paesi terzi che si trovano ai due capi della rotta considerata. Se la rotta incrocia più di un tratto di mare, la nave che la segue deve soddisfare i requisiti specifici di stabilità relativi al più elevato valore dell'altezza significativa d'onda individuato per tali tratti.

3. L'elenco è notificato alla Commissione e reso disponibile in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima. Sono inoltre notificati alla Commissione l'ubicazione di tali informazioni, nonché tutti gli aggiornamenti eventualmente apportati all'elenco e le ragioni di tali aggiornamenti.

*Articolo 6***Requisiti specifici di stabilità**

1. Oltre ai requisiti della regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS (norma SOLAS 90) in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria, tutte le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 3, paragrafo 1, devono rispettare i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I della presente direttiva.

2. Per le navi ro/ro da passeggeri che operano esclusivamente in tratti di mare con altezza significativa d'onda pari o inferiore a 1,5 metri, il rispetto dei requisiti della regola di cui al paragrafo 1 va considerato equivalente al rispetto dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I.

3. Nell'applicare i requisiti di cui all'allegato I, gli Stati membri fanno riferimento agli orientamenti contenuti nell'allegato II, per quanto fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della nave in questione.

*Articolo 7***Introduzione dei requisiti specifici di stabilità**

1. Le navi ro/ro da passeggeri nuove devono conformarsi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I.

2. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti, tranne quelle di cui all'articolo 6, paragrafo 2, devono conformarsi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I entro il 1° ottobre 2010.

Le navi ro/ro da passeggeri esistenti che, al 17 maggio 2003, sono conformi ai requisiti della regola di cui all'articolo 6, paragrafo 1, sono tenute a conformarsi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I entro il 1° ottobre 2015.

3. Il presente articolo lascia impregiudicato l'articolo 4, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 1999/35/CE.

*Articolo 8***Certificati**

1. Tutte le navi ro/ro da passeggeri nuove ed esistenti battenti bandiera di uno Stato membro devono tenere a bordo un certificato che sancisca la conformità ai requisiti specifici di stabilità di cui all'articolo 6 ed all'allegato I.

Tale certificato, che è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera e al quale possono essere aggiunti altri certificati pertinenti, deve indicare l'altezza significativa d'onda massima per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità.

Il certificato rimane valido fintantoché la nave opera in un tratto di mare con un valore di altezza significativa d'onda uguale o inferiore.

2. Ogni Stato membro, in qualità di Stato ospite, riconosce certificati rilasciati da un altro Stato membro in applicazione della presente direttiva.

3. Ogni Stato membro, in qualità di Stato ospite, accetta certificati rilasciati da paesi terzi nei quali si certifica che una nave è conforme ai requisiti specifici di stabilità previsti.

*Articolo 9***Esercizio stagionale o per periodi di breve durata**

1. Se una compagnia marittima che effettua un servizio di linea su tutto l'arco dell'anno intende impiegare per lo stesso servizio navi ro/ro da passeggeri aggiuntive per un periodo più breve, essa deve darne notifica alla competente autorità dello Stato ospite o degli Stati ospiti almeno un mese prima di impiegare tali navi aggiuntive per il servizio in questione. Tuttavia, se per circostanze imprevedibili, si deve rapidamente ricorrere ad una nave ro/ro da passeggeri sostitutiva per evitare un'interruzione di servizio, si applica la direttiva 1999/35/CE.



2. Se una compagnia marittima intende effettuare stagionalmente un servizio di linea per un periodo più breve non superiore a sei mesi l'anno, essa deve darne notifica alla competente autorità dello Stato ospite o degli Stati ospiti almeno tre mesi prima di fornire tale servizio.

3. Qualora queste forme di esercizio siano svolte in condizioni caratterizzate da un'altezza significativa d'onda minore di quella fissata per il corso dell'intero anno nel tratto di mare considerato, le competenti autorità possono impiegare il valore dell'altezza significativa d'onda applicabile per tale periodo di esercizio più breve per determinare il battente d'acqua sul ponte in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I. Il valore dell'altezza significativa d'onda applicabile per questo periodo di esercizio più breve è concordato fra gli Stati membri o, se applicabile e possibile, fra gli Stati membri ed i paesi terzi che si trovano ai due capi della rotta considerata.

4. Non appena ottenuto il consenso della competente autorità dello Stato ospite o degli Stati ospiti in merito a una delle forme di esercizio di cui ai paragrafi 1 e 2, le navi ro/ro da passeggeri impiegate per tali servizi dovranno tenere a bordo un certificato che sancisca la conformità alle disposizioni della presente direttiva, come stabilito dall'articolo 8, paragrafo 1.

#### Articolo 10

#### Adeguamenti

Per tenere conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare, nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), e per migliorare l'efficacia della presente direttiva alla luce delle esperienze acquisite e del progresso tecnico, gli allegati possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

#### Articolo 11

#### Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002<sup>(1)</sup>.

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 otto settimane.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

#### Articolo 12

#### Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni da applicare in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. Tali sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

#### Articolo 13

#### Attuazione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 17 novembre 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

#### Articolo 14

#### Entrata in vigore

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

#### Articolo 15

#### Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 14 aprile 2003.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il Presidente

A. GIANNITSIS

<sup>(1)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

## ALLEGATO I

## REQUISITI SPECIFICI DI STABILITÀ PER LE NAVI RO/RO DA PASSEGGERI

(menzionati all'articolo 6)

1. Oltre ai requisiti della regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 3, paragrafo 1, devono rispettare i requisiti del presente allegato.
  - 1.1. Le disposizioni della regola II-1/B/8.2.3 devono essere rispettate tenendo conto dell'effetto di un ipotetica quantità d'acqua accumulatasi sul primo ponte inferiore alla linea di galleggiamento del piano di costruzione nella stiva ro/ro o in una stiva speciale secondo la definizione della regola II-2/3 a seguito di un danneggiamento (in seguito denominato «ponte ro/ro danneggiato»). Non devono invece essere rispettati gli altri requisiti della regola II-1/B/8 nel dare applicazione alle norme di stabilità contenute nel presente allegato. Il presunto volume di acqua marina accumulato va calcolato applicando alla superficie inondata un'altezza fissa calcolata a partire da:
    - a) il punto più basso dell'orlo esterno del ponte ro/ro in corrispondenza del compartimento danneggiato; oppure
    - b) se tale orlo è sommerso, il calcolo utilizza un'altezza fissa al disopra del piano di galleggiamento applicabile per tutti i possibili angoli di assetto longitudinale e sbandamento,secondo i seguenti valori:
    - 0,5 metri se il bordo libero residuo ( $f_r$ ) è pari o inferiore a 0,3 metri,
    - 0,0 metri se il bordo libero residuo ( $f_r$ ) è pari o inferiore a 2,0 metri,
    - valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se il bordo libero residuo ( $f_r$ ) è superiore a 0,3 metri ma inferiore a 2,0 metri.Per bordo libero residuo ( $f_r$ ) si intende la distanza minima fra il ponte ro/ro e la linea di galleggiamento per la nave danneggiata nel punto in cui si è verificato il danno, senza tenere conto degli effetti prodotti dal volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulata sul ponte ro/ro.
  - 1.2. Se risulta installato un sistema di drenaggio estremamente efficiente, l'amministrazione dello Stato di bandiera può concedere una riduzione dell'altezza dell'acqua sul ponte danneggiato.
  - 1.3. Per le navi destinate ad operare in zone geografiche ristrette e ben definite, l'amministrazione dello Stato di bandiera può ridurre l'altezza dell'acqua nella superficie inondata di cui al punto 1.1 sostituendo a tale altezza i seguenti valori:
    - 1.3.1. 0,0 se l'altezza significativa d'onda ( $h_s$ ) definita per la zona considerata è pari o inferiore a 1,5 metri;
    - 1.3.2. un valore calcolato secondo la procedura di cui al punto 1.1, se l'altezza significativa d'onda ( $h_s$ ) definita per la zona considerata è pari o superiore a 4,0 metri;
    - 1.3.3. valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se l'altezza significativa d'onda ( $h_s$ ) definita per la zona considerata è superiore a 1,5 metri ma inferiore a 4,0 metri;purché risultino rispettate le seguenti condizioni:
    - 1.3.4. l'amministrazione dello Stato di bandiera ritiene tale altezza significativa d'onda ( $h_s$ ) rappresentativa dell'area identificata e la tale altezza non è superata con una probabilità superiore al 10 %;
    - 1.3.5. la zona operativa e, se del caso, il periodo dell'anno nei quali un determinato valore d'altezza significativa d'onda ( $h_s$ ) è stato stabilito sono riportati sul certificato;
  - 1.4. in alternativa ai requisiti dei punti 1.1 o 1.3, l'amministrazione dello Stato di bandiera può esentare dall'applicazione dei requisiti dei punti 1.1 o 1.3 ed accettare risultati di prove in vasca, effettuate secondo le specifiche riportate nell'appendice, che confermino che la nave non si capovolgerà in presenza di un danno di estensione pari a quella prevista dalla regola II-1/B/8.4 nella posizione longitudinale che presenti le peggiori condizioni indicate al punto 1.1 in un'onda irregolare;
  - 1.5. menzione del fatto che i risultati delle prove in vasca sono stati considerati equivalenti alla prova di conformità secondo i requisiti di cui ai punti 1.1 o 1.3 nonché il valore dell'altezza significativa d'onda ( $h_s$ ) impiegata durante le prove devono figurare nel certificato della nave;
  - 1.6. le informazioni fornite al capitano conformemente alle regole II-1/B/8.7.1 e II-1/B/8.7.2, ottenute in applicazione delle regole da II-1/B/8.2.3 a II-1/B/8.2.3.4, vanno fornite anche ai capitani delle navi ro/ro da passeggeri omologate in base a tali requisiti.

2. Per valutare gli effetti del volume dell'ipotetica massa d'acqua marina accumulata sul ponte ro/ro danneggiato menzionato al punto 1, vanno applicate in via prioritaria le seguenti disposizioni.
    - 2.1. Una paratia trasversale o longitudinale va considerata intatta se ogni sua parte è compresa tra superfici verticali situate sui fianchi della nave, a una distanza dal fasciame esterno pari a un quinto della larghezza della nave stessa, come stabilito dalla regola II-1/2, misurata normalmente al piano di simmetria, al livello dell'immersione massima di compartimentazione.
    - 2.2. Nel caso in cui lo scafo della nave sia in parte strutturalmente ampliato in conformità delle disposizioni del presente allegato, va sempre impiegata la corrispondente maggiorazione del valore del quinto della larghezza; tale ampliamento non influenza tuttavia la localizzazione degli attraversamenti delle paratie, delle tubazioni, ecc. che erano considerate accettabili prima dell'allargamento.
    - 2.3. La tenuta stagna delle paratie trasversali o longitudinali che sono considerate utili per limitare la massa d'acqua marina che si ipotizza accumulata nel compartimento in questione del ponte ro/ro danneggiato deve essere commisurata al sistema di drenaggio e deve poter sopportare la pressione idrostatica che risulta dal calcolo relativo allo specifico danno. Tali paratie devono avere un'altezza di almeno 2,2 metri. Nel caso di navi dotate di ponti veicoli sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non può essere inferiore a quella della superficie inferiore del ponte sospeso, quando esso è abbassato.
    - 2.4. In presenza di speciali dispositivi, come ad esempio ponti sospesi a tutta larghezza e larghe casse laterali, potranno essere accettate paratie di altezze diverse stabilite ricorrendo a dettagliate prove in vasca.
    - 2.5. Non va tenuto conto degli effetti del volume ipotizzato d'acqua marina accumulata nei compartimenti del ponte ro/ro danneggiato, se tali compartimenti dispongono su ambedue i lati di aperture a murata equamente distribuite, secondo la seguente formula:
      - 2.5.1.  $A \geq 0,3 l$   
ove A è l'area totale delle aperture a murata su ciascun lato del ponte (espressa in m<sup>2</sup>) ed l è la lunghezza del compartimento (in metri);
      - 2.5.2. la nave deve mantenere un bordo libero residuo di almeno 1,0 metri nella peggiore ipotesi di danno, senza tenere conto degli effetti del volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulato sul ponte ro/ro danneggiato; e
      - 2.5.3. il bordo superiore delle aperture a murata non può essere ubicato oltre 0,6 metri al di sopra del ponte ro/ro danneggiato e il lato inferiore di tali aperture deve trovarsi a non più di 2 cm al di sopra del ponte ro/ro danneggiato;
      - 2.5.4. le aperture devono essere dotate di un meccanismo di chiusura che impedisca all'acqua di penetrare sul ponte ro/ro, pur permettendo la fuoriuscita dell'acqua che vi si è eventualmente accumulata.
    - 2.6. Quando si ipotizza che una paratia sopra il ponte ro/ro è danneggiata, va ipotizzato anche l'allagamento dei due compartimenti contigui e l'altezza della superficie allagata comune ai due compartimenti va calcolata ai sensi dei punti 1.1 e 1.3.
  3. Nel determinare l'altezza significativa d'onda, vanno impiegate le altezze che figurano nelle cartine o negli elenchi prodotti degli Stati membri, a norma dell'articolo 5 della presente direttiva.
    - 3.1. Per le navi che vengono impiegate solo per un periodo stagionale ridotto, l'amministrazione dello Stato ospite deve stabilire, di comune accordo con gli altri paesi i cui porti figurano nella rotta seguita dalla nave, l'altezza significativa d'onda da impiegare.
  4. Le prove in vasca devono essere eseguite ai sensi dell'appendice.
-

*Appendice***Prove in vasca****1. Obiettivo**

Le prove di cui al paragrafo 1.4 dei requisiti di stabilità riportati nell'allegato I servono a dimostrare che la nave è capace di affrontare le condizioni di mare definite nel paragrafo 3, nella peggiore ipotesi di danno.

**2. Modelli di nave**

- 2.1. Il modello deve rispecchiare sia l'effettiva forma esterna della nave che la sua suddivisione interna, soprattutto quella degli spazi danneggiati che possono influenzare il processo di allagamento e distribuzione dell'acqua. Il danno considerato deve corrispondere alla peggiore ipotesi prevista ai fini della conformità con la regola II-1/B/8.2.3.2 della convenzione SOLAS. Un'ulteriore prova deve essere effettuata per un ipotetico danno a metà nave ed in assetto longitudinale neutro se l'ubicazione del peggior danno, ai sensi della norma SOLAS 90, dista dalla metà nave più del 10 % della lunghezza tra le perpendicolari (Lpp). Tale prova ulteriore è necessaria solo se il danneggiamento interessa il ponte ro/ro.
- 2.2. Il modello deve soddisfare i seguenti requisiti:
  - 2.2.1. Lunghezza fra le perpendicolari (Lpp) pari ad almeno 3 metri.
  - 2.2.2. Lo scafo deve essere sufficientemente sottile nelle zone ove tale aspetto influenza il risultato delle prova.
  - 2.2.3. Le caratteristiche del moto nave devono essere correttamente modellate su quelle della nave reale e particolare attenzione va riservata alla riproduzione in scala dei raggi di inerzia longitudinale e trasversale. Immersione, assetto longitudinale, sbandamento e posizione del centro di gravità devono essere nelle condizioni corrispondenti al peggior danno ipotizzabile.
  - 2.2.4. I principali elementi strutturali (quali paratie stagne, prese d'aria, ecc.) al di sopra ed al di sotto del ponte delle paratie, che possono produrre un allagamento asimmetrico, devono essere riprodotti correttamente nel modello in modo da rispecchiare, per quanto possibile, la realtà.
  - 2.2.5. La forma della falla deve essere la seguente:
    - 2.2.5.1. profilo laterale rettangolare di larghezza conforme alla regola II-1/B/8.4.1 della convenzione SOLAS e di altezza illimitata;
    - 2.2.5.2. profilo triangolare (isoscele) sul piano orizzontale con altezza pari a B/5, conformemente alla regola II-1/B/8.4.2 della convenzione SOLAS.

**3. Svolgimento delle prove**

- 3.1. Il modello deve essere soggetto a prove in vasca in onda mono-direzionale irregolare (spettro JONSWAP) con altezza significativa d'onda ( $h_s$ ) conforme alle definizioni del punto 1.3 dei requisiti di stabilità e coefficiente di rinforzo del picco  $\gamma$  e periodo di picco  $T_p$ , pari a:
  - 3.1.1.  $T_p = 4\sqrt{h_s}$  con  $\gamma = 3,3$ ; e
  - 3.1.2.  $T_p$  pari al periodo di risonanza del rollio della nave in avaria con il ponte non allagato, alle condizioni di carico specificate, ma non superiore a  $6\sqrt{h_s}$  con  $\gamma = 1$ .
- 3.2. Il modello deve essere libero di scarrocciare e va esposto ad un mare al traverso (direzione 90 °) con la falla esposta alle onde in arrivo. Il modello non deve essere vincolato in modo da resistere al capovolgimento. Se la nave allagata ed in equilibrio in assenza d'onda rimane verticale (sbandamento nullo), occorre inclinarla di 1° in direzione della falla.
- 3.3. Devono essere realizzate almeno 5 prove per ciascun periodo di picco. La lunghezza di ogni prova deve sempre permettere il raggiungimento di uno stato stazionario e non deve in ogni caso essere inferiore ad un periodo corrispondente a 30 minuti per la nave reale, opportunamente scalati. Nel corso di ciascuna prova va generata una realizzazione di onde diverse.
- 3.4. Se la nave non risulta inclinata verso la falla al termine di ciascun esperimento, gli esperimenti vanno ripetuti finché non si ottengono cinque risultati corretti per ciascuna condizione d'onda specificata o, in alternativa, il modello deve essere inclinato di 1° dal lato della falla e l'esperimento ripetuto per due volte per ciascuna delle due condizioni d'onda specificate. L'obiettivo degli esperimenti ulteriori è di dimostrare, nel miglior modo possibile, le capacità di sopravvivenza al capovolgimento nelle due direzioni.
- 3.5. Le prove devono essere realizzate per i seguenti casi di avaria:
  - 3.5.1. il peggior danno, con riferimento all'area sottesa alla curva GZ, ai sensi della convenzione SOLAS; e
  - 3.5.2. il peggior danno a metà nave, con riferimento al bordo libero residuo a metà nave se richiesto dal punto 2.1.



4. **Criteri di sopravvivenza**

La nave va ritenuta in grado di sopravvivere se viene raggiunto uno stato stazionario nella serie di prove successive di cui al punto 3.3; se rollio superiore a 30° rispetto all'asse verticale si verifica con frequenza superiore al 20 % o si verifica uno sbandamento superiore ai 20°, il risultato della prova va tuttavia considerato un capovolgimento della nave anche se si è raggiunto uno stato stazionario.

5. **Omologazione delle prove**

- 5.1. Una proposta del programma di prova va presentata all'amministrazione dello Stato ospite che deve approvarlo preventivamente. Va inoltre ricordato che i danni più lievi possono generare le situazioni più gravi.
- 5.2. La prova va documentata da un'apposita relazione e da un video, o altra registrazione visiva, contenenti tutte le necessarie informazioni sulla nave e sui risultati delle prove.
-

## ALLEGATO II

## ORIENTAMENTI INDICATIVI PER LE AMMINISTRAZIONI NAZIONALI

Menzionati all'articolo 6, paragrafo 3

## PARTE I

## Applicazione

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3, della presente direttiva, i presenti orientamenti sono destinati ad assistere le amministrazioni degli Stati membri nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità fissati nell'allegato I, per quanto possibile e compatibile con le caratteristiche strutturali della nave in questione. La numerazione dei seguenti paragrafi corrisponde a quella impiegata nell'allegato I.

## Paragrafo 1

Tutte le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della presente direttiva, devono innanzitutto rispettare la norma SOLAS 90 in materia di stabilità residua, applicabile a tutte le navi da passeggeri costruite a partire dal 29 aprile 1990 compreso. L'applicazione di tale requisito permette di definire il bordo libero ( $f_r$ ), necessario ai fini del calcolo di cui al paragrafo 1.1.

## Paragrafo 1.1

1. Il presente paragrafo riguarda il caso in cui un determinato volume di acqua si è accumulato sul ponte delle paratie (ro/ro). Si ipotizza che l'acqua sia penetrata sul ponte attraverso una falla. Il paragrafo dispone che la nave, oltre a soddisfare tutti i requisiti della norma SOLAS 90, soddisfi anche i criteri di tale norma SOLAS 90 di cui ai paragrafi da 2.3 a 2.3.4 della regola II-1/B/8, in presenza della quantità d'acqua sul ponte ivi definita. Al fine di tale calcolo non occorre tenere conto di nessun altro requisito della regola II-1/B/8. Ad esempio, ai fini del calcolo, la nave non deve rispettare i requisiti relativi agli angoli di equilibrio o alla non immersione della linea di bordo libero.
2. L'acqua accumulata va considerata un carico di liquido aggiuntivo con una superficie libera comune a tutti i compartimenti che si presumono allagati sul ponte garage. L'altezza dell'acqua ( $h_w$ ) sul ponte dipende dal bordo libero residuo ( $f_r$ ) dopo l'avaria ed è misurata in funzione dell'avaria stessa (cfr. fig. 1). Il bordo libero residuo ( $f_r$ ), è la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la superficie del piano di galleggiamento all'equilibrio della nave danneggiata (dopo le eventuali correzioni dell'assetto se questo tipo di provvedimenti sono stati presi) in funzione del danno ipotizzato e dopo aver esaminato tutte le possibili condizioni di avaria in conformità dei requisiti della norma SOLAS 90, come indicato nel paragrafo 1 dell'allegato I. Nel calcolare  $f_r$  non va tenuto conto degli effetti dell'ipotetica massa d'acqua che si presume si sia accumulata sul ponte ro/ro.
3. Se  $f_r$  è pari o superiore a 2 metri, va ipotizzato che sul ponte ro/ro non si accumulino acqua. Se  $f_r$  è pari 0,3 metri o meno, va ipotizzato che l'altezza  $h_w$  sia di 0,5 metri. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (cfr. fig. 2).

## Paragrafo 1.2.

I sistemi di drenaggio dell'acqua potrebbero essere considerati efficaci solo se avessero la capacità di impedire l'accumulo di un notevole volume d'acqua sul ponte considerato, vale a dire diverse migliaia di tonnellate all'ora, il che supera notevolmente la capacità degli impianti installati alla data di adozione dei regolamenti in questione. Simili sistemi altamente efficienti potranno essere sviluppati ed omologati in futuro (in base ad orientamenti che saranno sviluppati dall'Organizzazione marittima internazionale).

## Paragrafo 1.3.

1. La quantità d'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte, oltre ad essere ridotta a norma del paragrafo 1.1, potrà essere ulteriormente ridotta in considerazione del fatto che la nave opera solo in zone geografiche ben delimitate. Tali zone sono designate conformemente all'altezza significativa d'onda ( $h_s$ ) tipica della zona stessa, a norma dell'articolo 5 della presente direttiva.
2. Se nella zona considerata l'altezza significativa d'onda ( $h_s$ ) è pari a 1,5 metri o meno, va ipotizzato che sul ponte Ro/Ro danneggiato non si accumulino altra acqua. Se l'onda significativa nell'area considerata è uguale o superiore a 4,0 metri, l'altezza ipotizzata dell'acqua accumulata va calcolata a norma del paragrafo 1.1. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (cfr. fig. 3).
3. L'altezza  $h_w$  è mantenuta costante e la quantità d'acqua addizionale risulta quindi variabile, in quanto dipende dall'angolo di sbandamento e dal fatto che ad un particolare angolo di sbandamento l'angolo del ponte risulti immerso o meno (cfr. fig. 4). Va notato che la permeabilità presunta degli spazi sul ponte garage deve essere fissata al 90 % (MSC/Circ. 649 refers), mentre la permeabilità degli altri spazi presunti allagati è quella stabilita dalla convenzione SOLAS.
4. Se i calcoli volti a dimostrare la conformità con la presente direttiva fanno riferimento ad un'altezza significativa d'onda inferiore ai 4 metri, tale altezza inferiore deve essere registrata sul certificato di sicurezza della nave passeggeri.

*Paragrafi 1.4/1.5*

In alternativa alle prove di conformità con i nuovi requisiti di stabilità di cui al paragrafo 1.1 o 1.3, l'amministrazione può accettare i risultati di prove in vasca. I requisiti delle prove in vasca sono indicati in dettaglio nell'appendice dell'allegato I. Note orientative sullo svolgimento delle prove su modello sono riportate nella parte II del presente allegato.

*Paragrafo 1.6*

Le curve operative limite (KG o GM), stabilite dalla norma SOLAS 90, possono risultare non applicabili nel caso in cui si consideri gli effetti dell'«acqua sul ponte» come previsto dalla presente direttiva e può pertanto rendersi necessario determinare curve limite rivedute che tengano conto degli effetti di tale acqua aggiuntiva. Occorre a tal fine effettuare i necessari calcoli per un numero sufficiente di immersioni ed assetti operativi.

Nota: Le curve operative limite rivedute KG/GM possono essere stabilite per iterazione, aggiungendo il GM il minimo in eccesso, che risulta dai calcoli della stabilità in condizioni di avaria con l'acqua sul ponte, al KG iniziale (o dedotto dal GM) da utilizzare per determinare il bordo libero in condizioni di avaria ( $f_i$ ), impiegato per determinare il volume d'acqua sul ponte, e ripetendo tale processo fintanto che il GM in eccesso diventi trascurabile.

È da prevedere che gli operatori inizino tale iterazione con il rapporto KG massimo/GM minimo che può ragionevolmente essere riscontrato in servizio, cercando quindi di modificare la relativa sistemazione del ponte delle paratie per ridurre al minimo il GM in eccesso derivante dai calcoli di stabilità in presenza di acqua sul ponte.

*Paragrafo 2.1.*

Ai sensi dei requisiti della convenzione SOLAS, le paratie interne alla linea B/5 sono da considerare intatte nel caso di avaria da collisione laterale.

*Paragrafo 2.2.*

Se devono essere installate casse laterali esterne per garantire la conformità con la regola II-1/B/8 il regolamento in oggetto, la larghezza (B) della nave risulta maggiorata e quindi anche la distanza B/5 dai bordi della nave; tali modifiche non esigono tuttavia il ricollocamento delle parti strutturali esistenti o di eventuali attraversamenti delle principali paratie stagne orizzontali al disotto del ponte delle paratie (cfr. fig. 5).

*Paragrafo 2.3.*

1. Paratie e barriere trasversali e longitudinali appositamente sistemate e di cui si è tenuto conto al fine di limitare il movimento dell'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte ro/ro non devono essere «a tenuta stagna» nel senso stretto del termine. Piccole perdite possono essere tollerate se il sistema di drenaggio è tale da impedire l'accumulo di acqua dall'altra parte della paratia o della barriera. Nel caso in cui gli ombrinali, in mancanza del necessario dislivello, non dovessero più funzionare occorre prevedere un altro sistema passivo di drenaggio.
2. L'altezza ( $B_w$ ) delle paratie/barriere trasversali e longitudinali non deve essere inferiore a  $(8 \times h_w)$  metri, ove  $h_w$  è l'altezza dell'acqua accumulata calcolata in base al bordo libero residuo e all'altezza significativa d'onda di cui ai (paragrafi 1.1 e 1.3). In ogni caso, tale altezza non deve mai essere inferiore al maggiore dei seguenti valori:
  - a) 2,2 metri, oppure
  - b) l'altezza fra il ponte delle paratie ed il punto inferiore della struttura inferiore dei ponti garage intermedi o sospesi, quando si trovano in posizione abbassata. Va notato che qualsiasi spazio fra il lato superiore delle paratie e la parte inferiore del fasciame metallico deve essere chiuso da piastre trasversali o longitudinali a seconda dei casi (cfr. fig. 6).

Possono essere accettate paratie di altezza inferiore a quella specificata se vengono effettuate le prove in vasca descritte nella parte II del presente allegato, per dimostrare che la soluzione alternativa garantisce adeguate possibilità di sopravvivenza. Nel fissare l'altezza delle paratie/barriere va inoltre garantito che esse siano tali da limitare il progressivo allagamento entro i limiti di stabilità richiesti. Tali limiti non devono essere influenzati dalle prove in vasca.

Nota: Il dominio positivo della curva di GZ può essere ridotto sino a 10 gradi, se la corrispondente area sottesa alla curva è opportunamente aumentata di cui a (MSC 64/22 refers).

*Paragrafo 2.5.1.*

L'area «A» fa riferimento ad aperture permanenti. Va notato che non può essere fatto ricorso all'opzione «aperture a murata» se la galleggiabilità delle sovrastrutture è in tutto o in parte necessaria per permettere alla nave di rispettare i criteri. Le aperture a murata devono essere provviste di battenti che impediscano all'acqua di entrare, pur permettendole di uscire.

I battenti non devono dipendere da un sistema attivo di chiusura. Essi devono funzionare autonomamente e non devono ridurre significativamente il flusso in uscita. Ogni eventuale riduzione significativa deve essere compensata dalla presenza di aperture aggiuntive, affinché risulti mantenuta l'area complessiva richiesta.

*Paragrafo 2.5.2.*

Le aperture a murata sono da considerarsi efficienti se la distanza minima fra il lato inferiore dell'apertura e la linea di galleggiamento in caso di avaria è di almeno 1 metro. Il calcolo della distanza minima non deve tenere conto dell'effetto dovuto alla presenza di un eventuale volume d'acqua aggiuntivo sul ponte (cfr. fig. 7).

*Paragrafo 2.5.3.*

Le aperture a murata devono essere situate il più in basso possibile nell'impavesata laterale o nel fasciame esterno. Il lato inferiore delle aperture a murata non deve essere oltre 2 cm al di sopra del ponte delle paratie ed il suo lato superiore non deve trovarsi oltre 0,6 metri al di sopra di esso (cfr. fig. 8)

Nota: Gli spazi cui si applica il paragrafo 2.5, ovvero gli spazi dotati di aperture a murata o simili aperture, non devono essere compresi fra gli spazi intatti ai fini del calcolo delle curve di stabilità a nave integra e in condizioni di avaria.

*Paragrafo 2.6.*

1. L'estensione della falla va applicata nel senso della lunghezza della nave. A seconda delle suddivisioni presenti, la falla può non interessare alcuna paratia, può interessare solo paratie al di sotto del ponte delle paratie, solo paratie al di sopra di tale ponte o le une e le altre.
2. Le paratie/barriere trasversali ed orizzontali che arginano la massa d'acqua che si ipotizza accumulata devono essere sempre chiuse ed opportunamente assicurate quando la nave prende il mare.
3. Nel caso in cui le paratie/barriere sono danneggiate, l'acqua accumulata sul ponte deve avere lo stesso livello, pari a  $h_w$  ai due lati della paratia/barriera danneggiata (cfr. fig. 9).

## PARTE II

## PROVE IN VASCA

Scopo dei presenti orientamenti è quello di assicurare l'uniformità dei metodi adottati nel costruire e verificare i modelli, nonché nello svolgere ed analizzare le prove sul modello, pur tenendo conto del fatto che la strutture delle vasche navali esistenti e considerazioni di costo possono in parte influenzare tale uniformità.

Il contenuto del paragrafo 1, appendice dell'allegato I non necessita commenti.

**Paragrafo 2 — Modelli di nave**

- 2.1. Il materiale impiegato per costruire il modello non è di per sé importante, purché il modello risulti, sia a nave integra che in condizioni di avaria, sufficientemente rigido per garantire che le proprietà idrostatiche siano identiche a quelle della nave reale e che la risposta flessionale dello scafo alle onde sia trascurabile.

È inoltre importante garantire che i compartimenti danneggiati siano ricostruiti nel modello nel modo più accurato possibile, in modo da assicurare la presenza del corretto volume di acqua in occasione dell'allagamento.

Poiché l'ingresso di acqua (anche in quantità minime) nelle parti intatte del modello ne influenzerà il comportamento, occorre adottare le necessarie misure perché non si verifichi alcuna perdita.

*2.2. Dettagli del modello*

- 2.2.1. Riconoscendo che gli effetti di scala possono influenzare notevolmente il comportamento del modello durante le prove, è importante garantire che tali effetti stiano per quanto possibile ridotti al minimo. Il modello deve essere il più grande possibile, in quanto i compartimenti danneggiati possono in tal modo essere ricostruiti in maggior dettaglio, con conseguente riduzione degli effetti di scala. Si raccomanda pertanto di adottare per il modello una scala non inferiore a 1:40. Il modello non deve tuttavia essere di dimensioni inferiori ai tre metri alla linea di galleggiamento di compartimentazione.

- 2.2.2.a) Nel punto dell'ipotetico danno, il modello deve essere quanto più possibile sottile per assicurare che la quantità di acqua penetrata ed il centro di gravità siano correttamente rappresentati. Potrebbe talvolta risultare impossibile ricostruire lo scafo del modello e gli elementi di compartimentazione primaria e secondaria, nel punto del danno, in modo sufficientemente dettagliato: tenuto conto degli eventuali limiti costruttivi, potrebbe quindi non essere possibile calcolare accuratamente la permeabilità ipotizzata di questi spazi.

- 2.2.2.b) In occasione delle prove è stato rilevato che l'altezza verticale del modello può influenzare i risultati delle prove in onda. È pertanto necessario che il modello venga esteso di almeno tre sovrastrutture standard al disopra del ponte delle paratie (bordo libero), così che le onde più alte della serie non possano infrangersi sul modello.

- 2.2.2.c) È fondamentale misurare e verificare l'immersione del modello non soltanto a nave integra ma anche con il modello in condizioni di avaria, paragonando i risultati a quelli ottenuti con il calcolo di stabilità in condizioni di avaria. Dopo aver misurato l'immersione in condizioni di avaria può risultare necessario modificare la permeabilità del compartimento danneggiato, aggiungendo volumi integri o pesi ulteriori. Va inoltre garantito che il centro di gravità dell'acqua imbarcata sia rappresentato correttamente. Eventuali aggiustamenti per eccesso devono avere per effetto di aumentare i margini di sicurezza.

2.2.2.d) Se il modello deve essere dotato di barriere sul ponte e se tali barriere sono di altezza inferiore a quella indicata al punto 2.3 dell'allegato I, il modello deve essere dotato di telecamere a circuito chiuso in modo che sia possibile tenere sotto controllo eventuali traboccamenti ed accumuli di acqua nell'area non danneggiata del ponte. In tal caso questa videoregistrazione costituisce parte integrante della documentazione di prova.

2.2.3. Per garantire che le caratteristiche del moto del modello rispettino quelli della nave reale è importante che il modello sia soggetto ad test opportuni in condizioni di nave integra, in modo che possano essere verificati GM e distribuzione della massa.

Il raggio di inerzia trasversale della nave reale non deve essere considerato superiore a  $0,4B$  e quello longitudinale non superiore a  $0,25L$ .

Il periodo di rollio del modello è ottenuto con il seguente calcolo:

$$\frac{2 \times \pi \times 0,4 \times B}{\sqrt{g \times GM \times \lambda}}$$

dove:

GM: altezza metacentrica della nave reale (integra)

g: accelerazione gravitazionale

$\lambda$ : scala del modello

B: larghezza della nave reale

Nota:

Mentre test per la stima del GM e del periodo di rollio del modello in condizioni di avaria possono essere accettate quale prova di verifica della curva di stabilità residua, tali prove non sono ammissibili in sostituzione di quelle a nave integra.

Il modello in condizioni di avaria deve tuttavia essere soggetto a rollio per calcolare il periodo di rollio necessario per eseguire le prove di cui al paragrafo 3.1.2.

2.2.4. Il contenuto del paragrafo non necessita commenti. Si presume che il sistema di ventilazione del compartimento danneggiato della nave reale siano tali da non influenzare l'allagamento né il movimento dell'acqua imbarcata. Rispetto alla riproduzione in scala il sistema di ventilazione della nave reale potrebbe tuttavia produrre effetti di scala indesiderati. Per evitare tali effetti, si raccomanda di costruire il sistema di ventilazione con dimensioni maggiori rispetto a quelle della scala impiegata nel modello, in modo che esso non influenzi lo spostamento della massa d'acqua sul ponte garage.

2.2.5. Il profilo triangolare (isoscele) della forma prismatica della falla, corrisponde al galleggiamento a pieno carico.

Inoltre, nel caso in cui siano sistemate casse laterali interne di larghezza inferiore a  $B/5$  ed al fine di evitare eventuali effetti di scala, la lunghezza della falla non deve essere inferiore a due metri.

### Paragrafo 3 — Svolgimento delle prove

#### 3.1. Spettro dell'onda

Va utilizzato lo spettro JONSWAP, in quanto descrive condizioni di mare limitate in estensione ed in durata, come appunto avviene nella maggior parte dei casi a livello mondiale. A tal fine è importante non solo verificare il periodo di picco della serie di onde, ma anche controllare che sia corretto il periodo di passaggio al livello medio.

3.1.1. In presenza di un periodo di picco pari a  $4\sqrt{H_s}$  e dato un fattore di rinforzo pari a 3,3, il periodo di zero-crossing non deve essere superiore a:

$$\{T_p / (\text{da } 1,20 \text{ a } 1,28)\} \pm 5\%$$

3.1.2. Il periodo di zero-crossing corrispondente ad un periodo di picco pari al periodo di rollio del modello in avaria e, dato un fattore  $\gamma$  pari ad 1, non deve essere superiore a:

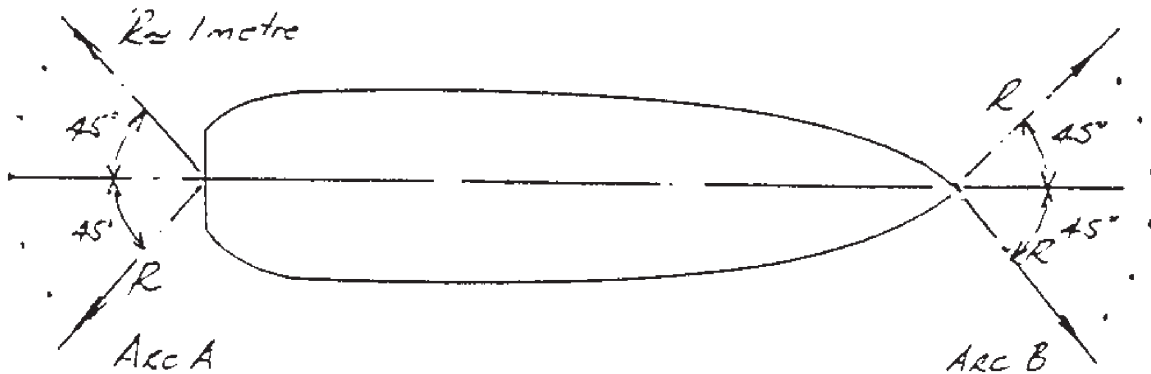
$$\{T_p / (\text{da } 1,3 \text{ a } 1,4)\} \pm 5\%;$$

va notato che se il periodo di rollio del modello in avaria è superiore a  $6\sqrt{H_s}$  il periodo di picco va limitato a  $6\sqrt{H_s}$ .

Nota:

È stato stabilito che non risulta pratico fissare limiti ai periodi di zero-crossing della serie di onde generate in vasca, conformemente ai valori nominali della formula matematica. È quindi permesso un margine di errore del 5 %.

Per ogni serie di esperimenti lo spettro d'onda deve essere registrato e documentato. Le misurazioni vanno a tal fine effettuate vicino al modello (ma non sottovento — cfr. figura seguente) ed anche in prossimità dell'ondogeno. Il modello deve inoltre essere dotato di sensori che permettano di controllare e registrare tutti i suoi movimenti (rollio, sussulto, beccheggio etc.) e il suo comportamento (angolo di sbandamento, immersione ed assetto longitudinale) nel corso della prova.



Il sensore per la misurazione delle onde «in prossimità del modello» va posizionato sull'arco A o B (Figura a).

#### Paragrafi 3.2, 3.3, 3.4

Il contenuto dei paragrafi non necessita commenti.

#### 3.5. Danneggiamenti simulati

Lunghe ed approfondite ricerche volte allo sviluppo di opportuni criteri per le navi nuove hanno chiaramente dimostrato che, oltre a GM ed al bordo libero, per valutare le possibilità di sopravvivenza della nave è importante tenere conto anche dell'area sottesa alla curva di stabilità, fino all'angolo di GZ massimo. Nello scegliere le peggiori condizioni di avaria previste dalla convenzione SOLAS, per provare la conformità ai requisiti del paragrafo 3.5.1 va perciò scelta la condizione in cui risulta minima l'area sottesa alla curva di stabilità residua, fino all'angolo di GZ massimo.

#### Paragrafo 4 — Criteri di sopravvivenza

Il contenuto del paragrafo non necessita commenti.

#### Paragrafo 5 — Omologazione

Alla relazione presentata all'amministrazione competente vanno allegati i seguenti documenti:

- calcolo della stabilità in condizioni di avaria nella peggiore ipotesi SOLAS e (se diverso) con avaria a centro nave;
- piani generali del modello, dettagli di costruzione e informazioni sulla strumentazione;
- relazioni sulle prove per la stima del raggio metacentrico e del periodo di rollio;
- calcolo dei periodi di rollio del modello e della nave reale;
- spettro d'onda nominale e misurato (in prossimità dell'ondogeno e vicino al modello);
- registrazioni rappresentative di moti, assetto e scarroccio;
- videoregistrazioni del caso.

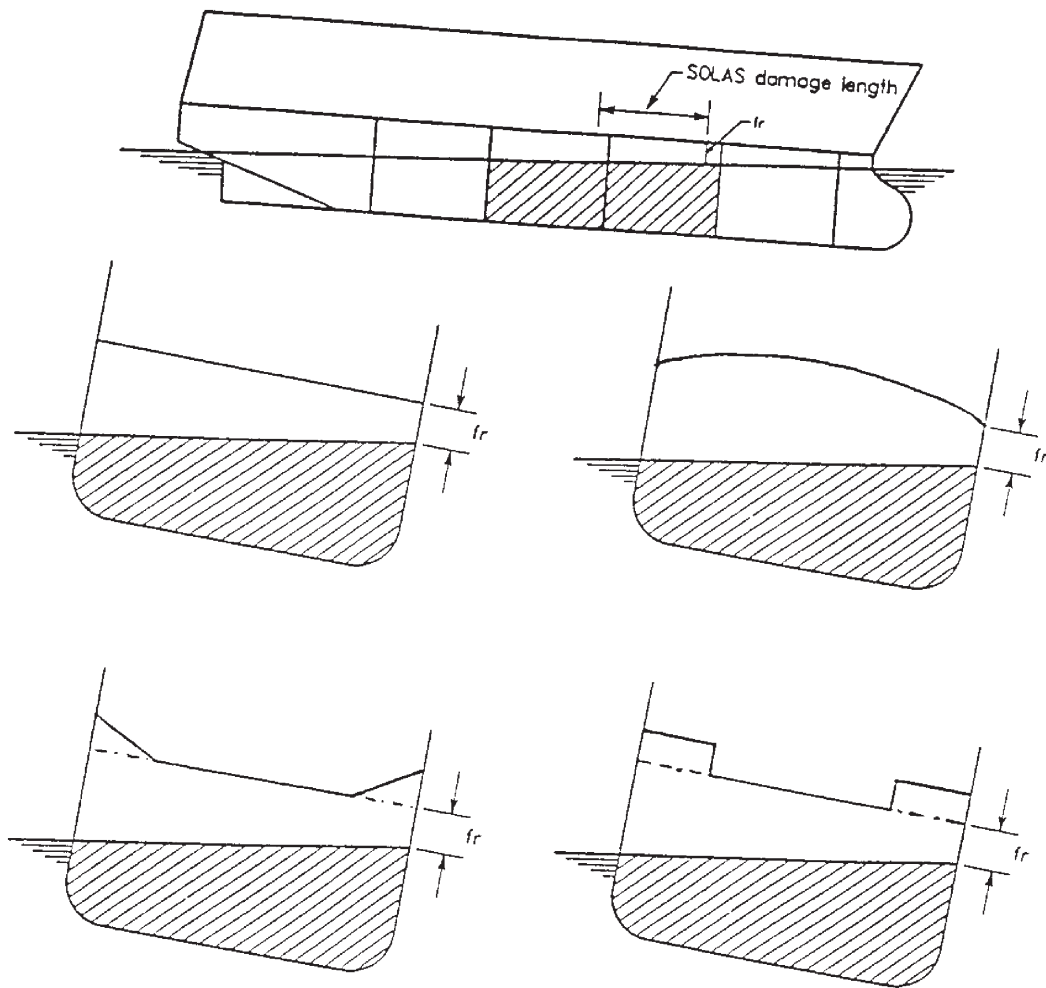
Nota:

A tutte le prove deve presenziare un rappresentante dell'amministrazione competente.

**Figure**

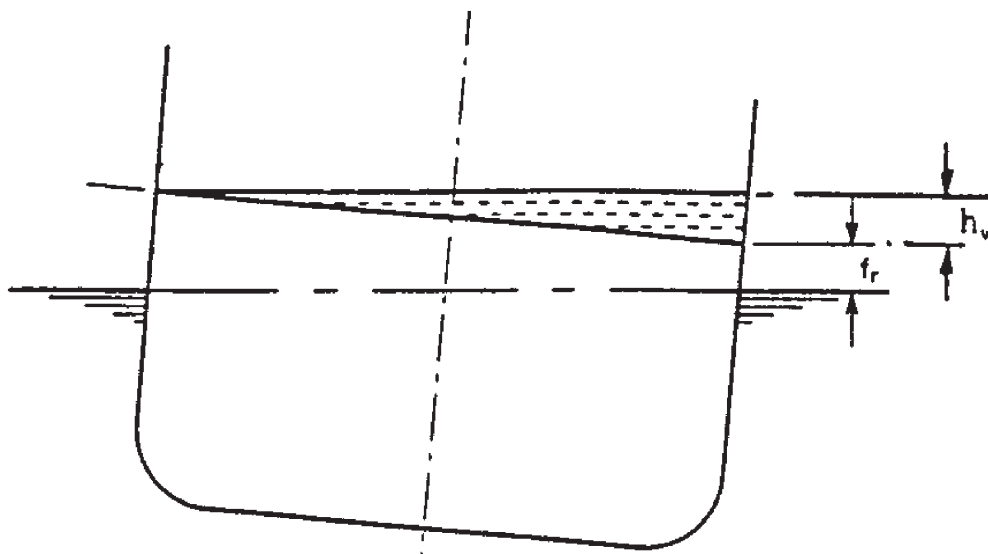
(Orientamenti indicativi per le amministrazioni nazionali)

Figura 1



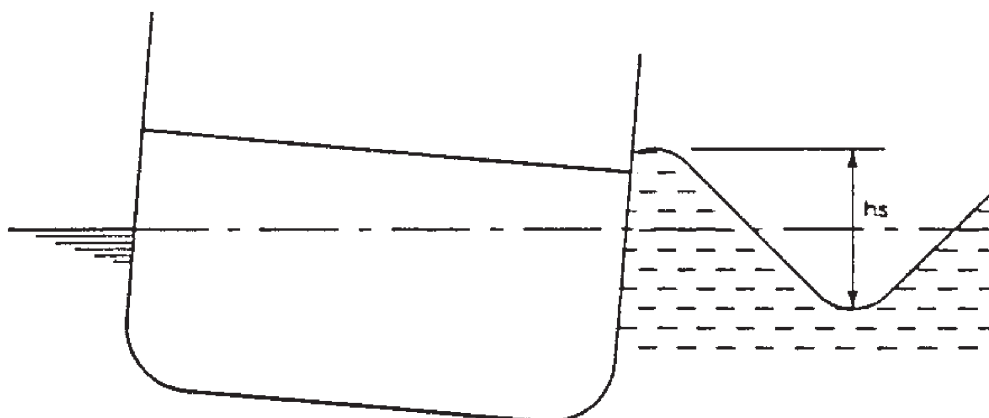
SOLAS damage length: Lunghezza dell'avaria prevista dalla convenzione SOLAS

Figura 2



1. Se  $f_r \geq 2,0$  metri, l'altezza dell'acqua sul ponte ( $h_w$ ) = 0,0 metri.
2. Se  $f_r \leq 0,3$  metri, l'altezza dell'acqua sul ponte ( $h_w$ ) = 0,5 metri

Figura 3



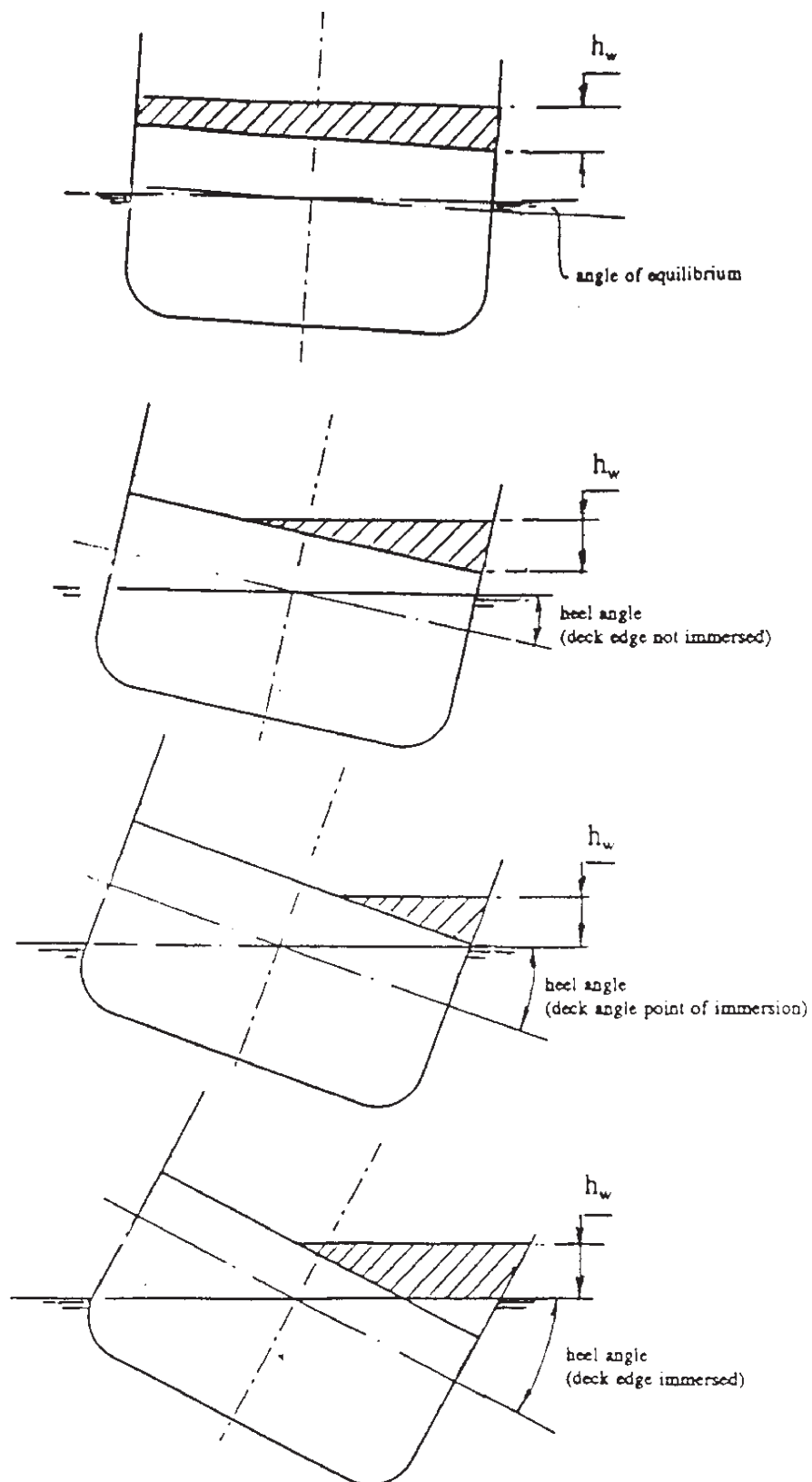
1. Se  $h_s \geq 4,0$  metri, l'altezza dell'acqua sul ponte è calcolata come da figura 3
2. Se  $h_s \leq 1,5$  metri, l'altezza dell'acqua sul ponte ( $h_w$ ) = 0,0 metri.

Ad esempio

Se  $f_r = 1,15$  metri e  $h_s = 2,75$  metri, l'altezza  $h_w = 0,125$  metri



Figura 4



angle of equilibrium: angolo di equilibrio

heel angle: angolo di sbandamento

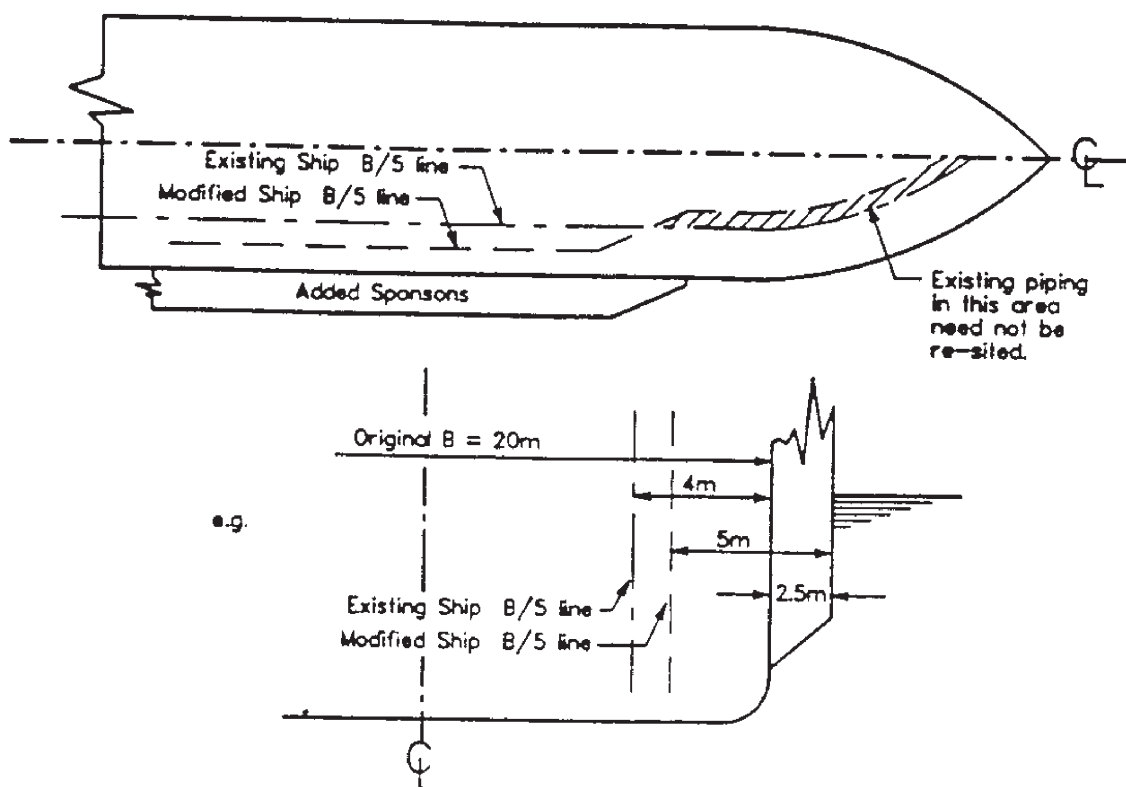
(deck edge not immersed): (angolo del ponte non immerso)

(deck angle point of immersion): (punto di immersione dell'angolo del ponte)

(deck edge immersed): (angolo del ponte immerso)

SOLAS damage length: Lunghezza dell'avaria prevista dalla convenzione SOLAS

Figura 5



Existing Ship B/5 line: Linea B/5 della nave non modificata

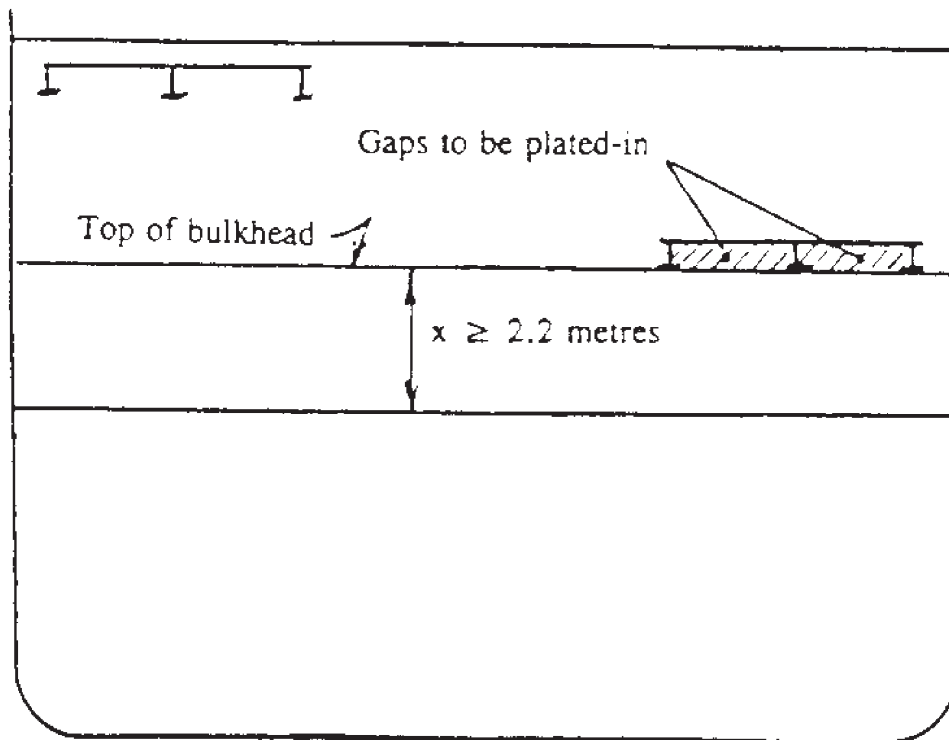
Modified Ship B/5 line: Linea B/5 della nave modificata

Added sponson: piattaforme aggiunte

Existing piping in this area need not be re-sited: Le tubolature esistenti in questa zona non devono essere spostate

Original B = 20 m: Valore B originario = 20 m

Figura 6



Nave senza ponte garage sospeso

Esempio 1

Altezza dell'acqua sul ponte = 0,25 metri

Altezza minima richiesta della barriera = 2,2 metri

Nave con ponte sospeso (a guisa di barriera)

Esempio 2

Altezza dell'acqua sul ponte (hw) = 0,25 metri

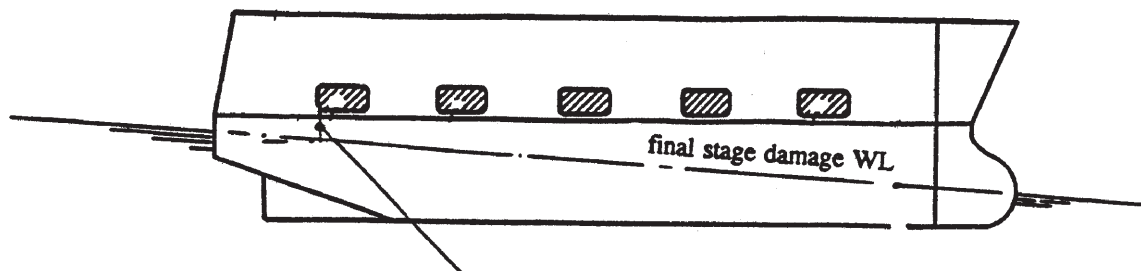
Altezza minima richiesta della barriera = x

Gaps to be plated in: Aperture da sigillare

Top of bulkhead: Limite superiore della paratia

$x \geq 2,2$  metres:  $x \geq 2,2$  metri

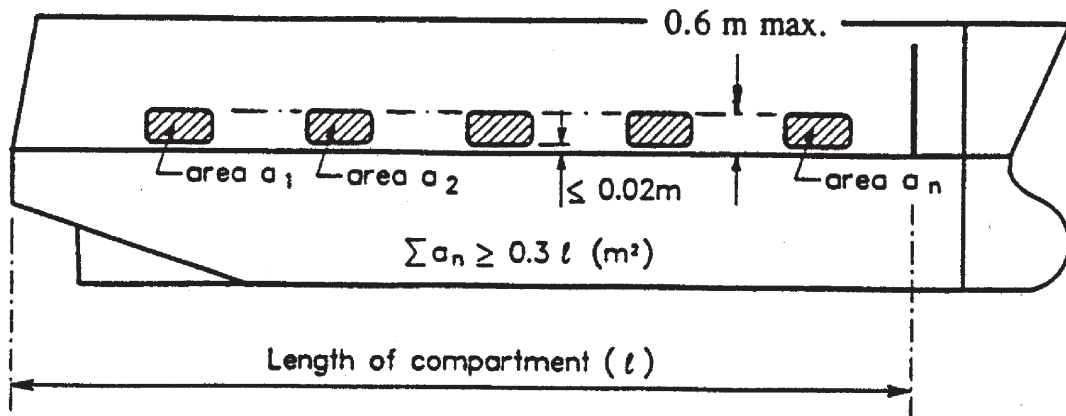
Figura 7



bordo libero minimo dalle aperture a murata = 1,0 m

final stage damage WL: linea di galleggiamento allo stadio finale dell'avaria

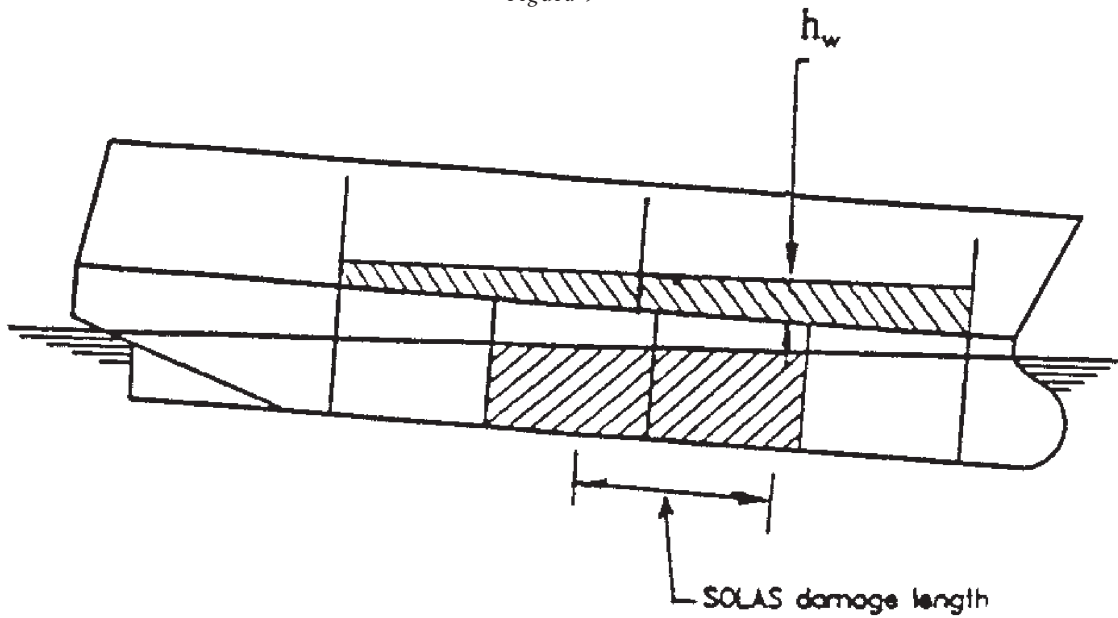
Figura 8



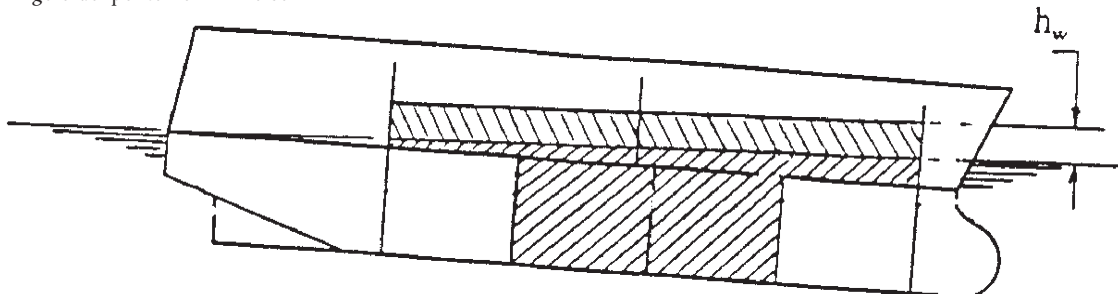
area a...: area a...

Length of compartment (l): lunghezza del compartimento (l)

Figura 9



Angolo del ponte non immerso



Angolo del ponte immerso

SOLAS damage length: Lunghezza dell'avaria prevista dalla convenzione SOLAS

**DIRETTIVA 2003/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**dell'8 maggio 2003**  
**sulla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(3)</sup>,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(4)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Il Consiglio europeo riunitosi a Göteborg il 15 e il 16 giugno 2001 ha concordato una strategia comunitaria per uno sviluppo sostenibile che prevede una serie di misure, tra cui lo sviluppo dei biocarburanti.
- (2) Le risorse naturali, alla cui utilizzazione accorta e razionale fa riferimento l'articolo 174, paragrafo 1, del trattato, comprendono il petrolio, il gas naturale e i combustibili solidi, che sono fonti essenziali di energia ma sono anche le principali sorgenti delle emissioni di biossido di carbonio.
- (3) Tuttavia, esiste un'ampia gamma di biomassa che potrebbe essere usata per produrre biocarburanti, proveniente dai prodotti agricoli e forestali nonché da residui e rifiuti della silvicoltura e dell'industria silvicola e agroalimentare.
- (4) L'energia impiegata dal settore dei trasporti rappresenta oltre il 30 % del consumo finale di energia nella Comunità. Essendo questo settore in espansione, i suoi consumi di energia e quindi le sue emissioni di biossido di carbonio sono destinati ad aumentare e questa espansione sarà maggiore in percentuale nei paesi candidati dopo la loro adesione all'Unione europea.
- (5) Il Libro bianco della Commissione «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» parte dal presupposto che tra il 1990 e il 2010 le emissioni di CO<sub>2</sub> dovute ai trasporti aumenteranno del 50 % per raggiungere circa 1 113 milioni di tonnellate, situazione di cui il trasporto su strada è il principale responsabile in quanto contribuisce per l'84 % delle emissioni di CO<sub>2</sub> imputabili ai trasporti. In una prospettiva ecologica il Libro bianco chiede quindi di ridurre la dipendenza dal petrolio (attualmente del 98 %) nel settore dei trasporti mediante l'utilizzazione di carburanti alternativi come i biocarburanti.
- (6) Un maggior uso dei biocarburanti nei trasporti fa parte del pacchetto di misure necessarie per conformarsi al protocollo di Kyoto e di qualsiasi pacchetto di politiche necessarie per rispettare gli impegni ulteriormente assunti al riguardo.
- (7) Il maggior uso dei biocarburanti nei trasporti, senza escludere altri eventuali carburanti alternativi, incluso il gas di petrolio liquefatto (GPL) e il gas naturale compresso (GNC) per uso automobilistico, è uno degli strumenti con cui la Comunità può ridurre la sua dipendenza dall'energia importata ed influire sul mercato dei carburanti per i trasporti e quindi sulla sicurezza dell'approvvigionamento energetico nel medio e lungo periodo. Ciò non dovrebbe tuttavia limitare l'importanza del rispetto della legislazione comunitaria sulla qualità dei carburanti, le emissioni dei veicoli e la qualità dell'aria.
- (8) Come risultato dei progressi tecnologici la maggior parte dei motori dei veicoli attualmente in circolazione nell'Unione europea è in condizione di usare una miscela contenente una bassa percentuale di biocarburante senza problemi. I più recenti sviluppi tecnologici permettono di utilizzare percentuali più elevate di biocarburante nella miscela. Alcuni paesi utilizzano già miscele contenenti il 10 %, e oltre, di biocarburante.
- (9) Le flotte vincolate offrono la prospettiva di utilizzare una concentrazione più elevata di biocarburanti. In alcune città, flotte vincolate sono già in azione per quanto riguarda i biocarburanti puri e hanno, in alcuni casi, aiutato a migliorare la qualità dell'aria nelle zone urbane. Gli Stati membri potrebbero quindi promuovere maggiormente l'uso di biocarburanti nei mezzi di trasporto pubblico.
- (10) La promozione dell'utilizzazione dei biocarburanti nei trasporti costituisce una tappa verso un'applicazione più ampia della biomassa che permetterà in futuro di sviluppare ulteriormente i biocarburanti, pur non escludendo altre opzioni e in particolare la filiera dell'idrogeno a partire dalla biomassa.
- (11) La politica degli Stati membri in materia di ricerca sulla maggiore utilizzazione dei biocarburanti dovrebbe integrare in modo significativo il settore dell'idrogeno e promuovere tale opzione, tenendo conto dei programmi quadro comunitari pertinenti.

<sup>(1)</sup> GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 205 e GU C 331 E del 31.12.2002, pag. 291.

<sup>(2)</sup> GU C 149 del 21.6.2002, pag. 7.

<sup>(3)</sup> GU C 278 del 14.11.2002, pag. 29.

<sup>(4)</sup> Parere del Parlamento europeo del 4 luglio 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale). Posizione comune del Consiglio del 18 novembre 2002 (GU C 32 E dell'11.2.2003, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 12 marzo 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

- (12) Possono altresì essere usati come biocarburante, in casi specifici in cui tale uso è compatibile con il tipo di motore usato e con i corrispondenti requisiti in materia di emissioni, gli oli vegetali puri provenienti da piante vegetali prodotti mediante pressione, estrazione o procedure analoghe, greggi o raffinati, ma chimicamente non modificati.
- (13) I nuovi tipi di carburante dovrebbero essere conformi alle norme tecniche riconosciute se devono essere più ampiamente accettati dai consumatori e dai costruttori automobilistici e quindi essere immessi sul mercato. Le norme tecniche costituiscono anche il punto di partenza per i requisiti relativi alle emissioni e alla sorveglianza di queste ultime. È possibile che si incontrino difficoltà nel garantire che nuovi tipi di carburante soddisfino le norme tecniche attuali che, in ampia misura, sono state definite per i carburanti convenzionali d'origine fossile. La Commissione e gli organismi di normalizzazione dovrebbero seguire l'evoluzione in questa materia nonché adeguare ed elaborare attivamente norme, soprattutto in relazione agli aspetti della volatilità, che permettano l'introduzione di nuovi tipi di carburanti che soddisfino le esigenze ambientali.
- (14) Il bioetanolo e il biodiesel quando sono usati per i veicoli allo stato puro o in forma di miscela dovrebbero soddisfare le norme di qualità stabilite per assicurare un rendimento ottimale dei motori. È da osservare che nel caso del biodiesel per i motori diesel, allorché il processo di trasformazione è l'esterificazione si potrebbe applicare la norma EN 14214 del Comitato europeo di normalizzazione (CEN) relativa agli esteri metilici degli acidi grassi (FAME). Di conseguenza il CEN dovrebbe fissare norme appropriate per altri trasporti di biocarburanti nell'Unione europea.
- (15) La promozione dell'uso dei biocarburanti nel rispetto delle pratiche agricole e silvicole sostenibili, definite nella normativa della politica agricola comune, potrebbe creare nuove opportunità di sviluppo rurale sostenibile in una politica agricola comune più orientata sul mercato e maggiormente incentrata sul mercato europeo, sul rispetto di una ruralità viva e di un'agricoltura multifunzionale e potrebbe aprire un nuovo mercato per i prodotti agricoli innovatori negli Stati membri attuali e futuri.
- (16) Nella risoluzione dell'8 giugno 1998 <sup>(1)</sup> il Consiglio ha affermato la propria adesione alla strategia e al piano d'azione della Commissione per le fonti energetiche rinnovabili e ha chiesto provvedimenti specifici nel settore dei biocombustibili.
- (17) Il Libro verde della Commissione «Verso una strategia europea di sicurezza dell'approvvigionamento energetico» fissa l'obiettivo di sostituire il 20 % dei carburanti convenzionali con i carburanti alternativi nel settore dei trasporti stradali entro il 2020.
- (18) I carburanti alternativi potranno essere immessi sul mercato soltanto se saranno ampiamente disponibili e competitivi.
- (19) Nella risoluzione del 18 giugno 1998 <sup>(2)</sup> il Parlamento europeo ha chiesto che la quota di mercato dei biocombustibili sia aumentata al 2 % nell'arco di cinque anni prevedendo allo scopo un pacchetto di misure, tra cui esenzioni fiscali, assistenza finanziaria alle industrie di trasformazione e fissazione di una percentuale obbligatoria di biocarburanti per le società petrolifere.
- (20) Il metodo ottimale da utilizzare per aumentare la quota dei biocarburanti nei mercati nazionale e comunitario dipende dalle risorse e materie prime disponibili, dai programmi nazionali e comunitari per la promozione di biocarburanti e dalle disposizioni fiscali nonché dall'appropriato coinvolgimento di tutti i soggetti interessati/parti.
- (21) Le politiche nazionali di promozione dell'uso dei biocarburanti non dovrebbero vietare la libera circolazione di carburanti conformi alle specifiche ecologiche armonizzate stabilite nella normativa comunitaria.
- (22) La promozione della produzione e dell'uso di biocarburanti potrebbe contribuire ad una riduzione della dipendenza dall'importazione di energia e ad una diminuzione delle emissioni dei gas ad effetto serra. Inoltre i biocarburanti allo stato puro o in forma di miscela possono in linea di massima essere usati per i veicoli a motore esistenti e avvalersi dell'attuale sistema di distribuzione di carburante. La miscelazione di biocarburante con combustibile fossile potrebbe facilitare una potenziale riduzione del costo nel sistema di distribuzione nella Comunità.
- (23) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, cioè l'introduzione di regole generali che prevedono una percentuale minima di biocarburanti da immettere in commercio e distribuire, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle loro dimensioni e dei loro effetti, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (24) La ricerca e lo sviluppo tecnologici nel settore della sostenibilità dei biocarburanti dovrebbero essere incoraggiati.
- (25) Una maggiore utilizzazione dei biocarburanti dovrebbe essere accompagnata da un'analisi particolareggiata dell'impatto ambientale, economico e sociale per decidere se sia opportuno aumentare la parte di biocarburanti rispetto ai carburanti convenzionali.

<sup>(1)</sup> GU C 198 del 24.6.1998, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU C 210 del 6.7.1998, pag. 215.

- (26) Occorre prevedere la possibilità di adeguare rapidamente l'elenco dei biocarburanti e le percentuali di fonti rinnovabili nonché il calendario relativo all'introduzione dei biocarburanti nei trasporti, per tener conto del progresso tecnico e dei risultati di una valutazione dell'impatto ambientale della prima fase dell'introduzione.
- (27) Bisognerebbe introdurre delle misure per mettere rapidamente a punto norme di qualità per i biocarburanti destinati al settore automobilistico e utilizzati allo stato puro o in forma di miscela con i carburanti convenzionali. Pur essendo la frazione biodegradabile dei rifiuti una fonte potenzialmente utile per la produzione di biocarburanti, è necessario che le norme di qualità tengano conto dell'eventuale contaminazione presente nei rifiuti per evitare che componenti particolari possano danneggiare il veicolo o peggiorare le emissioni.
- (28) Le misure intese a favorire l'utilizzazione di biocarburanti dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi in materia di sicurezza dell'approvvigionamento e di protezione dell'ambiente nonché con gli obiettivi e le misure dei diversi Stati membri nei settori connessi. A tale riguardo gli Stati membri possono studiare modalità efficienti in termini di costi per pubblicizzare le possibilità di usare i biocarburanti.
- (29) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva 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 <sup>(1)</sup>,
- c) «altri carburanti rinnovabili», carburanti rinnovabili, diversi dai biocarburanti, originati da fonti energetiche rinnovabili quali definite nella direttiva 2001/77/CE <sup>(2)</sup> e utilizzati per i trasporti;
- d) «tenore energetico», il valore calorico più basso di un carburante.
2. Sono considerati biocarburanti almeno i prodotti elencati in appresso:
- a) «bioetanolo»: etanolo ricavato dalla biomassa e/o dalla parte biodegradabile dei rifiuti, destinato ad essere usato come biocarburante;
- b) «biodiesel»: estere metilico ricavato da un olio vegetale o animale, di tipo diesel, destinato ad essere usato come biocarburante;
- c) «biogas»: gas combustibile ricavato dalla biomassa e/o dalla parte biodegradabile dei rifiuti, che può essere trattato in un impianto di purificazione onde ottenere una qualità analoga a quella del gas naturale, al fine di essere usato come biocarburante o gas di legna;
- d) «biometanolo»: metanolo ricavato dalla biomassa, destinato ad essere usato come biocarburante;
- e) «biodimetilere»: etere dimetilico ricavato dalla biomassa, destinato ad essere usato come biocarburante;
- f) «bio-ETBE (etil-tertio-butil-etere)»: ETBE prodotto partendo da bioetanolo. La percentuale in volume di bioETBE calcolata come biocarburante è del 47 %;
- g) «bio-MTBE (metil-terziario-butil-etere)»: carburante prodotto partendo da biometanolo. La percentuale in volume di biocarburante nel bio-MTBE è del 36 %;
- h) «biocarburanti sintetici»: idrocarburi sintetici o miscele di idrocarburi sintetici prodotti a partire dalla biomassa;
- i) «bioidrogeno»: idrogeno ricavato dalla biomassa e/o dalla frazione biodegradabile dei rifiuti, destinato ad essere usato come biocarburante;
- j) «olio vegetale puro»: olio prodotto da piante oleaginose mediante pressione, estrazione o processi analoghi, greggio o raffinato ma chimicamente non modificato, qualora compatibile con il tipo di motore usato e con i corrispondenti requisiti in materia di emissioni.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

La presente direttiva ha come scopo la promozione dell'utilizzazione di biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili in sostituzione di carburante diesel o di benzina nei trasporti in ciascuno Stato membro, al fine di contribuire al raggiungimento di obiettivi quali rispettare gli impegni in materia di cambiamenti climatici, contribuire alla sicurezza dell'approvvigionamento rispettando l'ambiente e promuovere le fonti di energia rinnovabili.

#### Articolo 2

1. Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «biocarburante», un carburante liquido o gassoso per i trasporti ricavato dalla biomassa;
- b) «biomassa», la parte biodegradabile dei prodotti, rifiuti e residui provenienti dall'agricoltura (comprendente sostanze vegetali e animali), dalla silvicoltura e dalle industrie connesse, nonché la parte biodegradabile dei rifiuti industriali e urbani;

#### Articolo 3

1. a) Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché una percentuale minima di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili sia immessa sui loro mercati e a tal fine stabiliscono obiettivi indicativi nazionali.
- b) i) Il valore di riferimento per questi obiettivi è pari al 2 %, calcolato sulla base del tenore energetico, di tutta la benzina e del diesel per trasporti immessi sui loro mercati entro il 31 dicembre 2005.

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

<sup>(2)</sup> Direttiva 2001/77/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2001, sulla promozione dell'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili nel mercato interno dell'elettricità (GU L 283 del 27.10.2001, pag. 33).



- ii) Il valore di riferimento per questi obiettivi è pari al 5,75 %, calcolato sulla base del tenore energetico, di tutta la benzina e del diesel per trasporti immessi sui loro mercati entro il 31 dicembre 2010.

2. I biocarburanti possono essere resi disponibili nelle forme seguenti:

- a) biocarburanti puri o diluiti con derivati dal petrolio in miscele ad elevato tenore, conformi a norme specifiche di qualità per l'utilizzo del trasporto;
- b) biocarburanti in miscela con derivati del petrolio, conformemente alle opportune norme europee che descrivono le specifiche tecniche per i carburanti da trasporto (EN 228 e EN 590);
- c) liquidi derivati dai biocarburanti, quale l'ETBE (etil-terziario-butil-etero), per i quali la percentuale da computarsi come biocarburante è precisata all'articolo 2, paragrafo 2.

3. Gli Stati membri controllano l'effetto dell'uso dei biocarburanti in miscele diesel superiori al 5 % in veicoli non adattati e, se del caso, prendono misure per garantire il rispetto della pertinente normativa comunitaria sulle emissioni standard.

4. Tra le misure che adottano, gli Stati membri dovrebbero considerare il clima generale e il bilancio ecologico dei vari tipi di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili e possono promuovere innanzi tutto i carburanti che presentano un bilancio ecologico economicamente molto efficiente, tenendo conto allo stesso tempo della competitività e della sicurezza dell'approvvigionamento.

5. Gli Stati membri assicurano che al pubblico siano fornite informazioni sulla disponibilità dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili. Per le percentuali di biocarburanti in miscela con derivati del petrolio che superano il valore limite del 5 % di esteri metilici degli acidi grassi (FAME) o del 5 % di bioetanolo è richiesta un'etichettatura specifica nei punti di vendita.

#### Articolo 4

1. Gli Stati membri comunicano alla Commissione, anteriormente al 1° luglio di ogni anno,

- le misure adottate per promuovere l'utilizzazione di biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili in sostituzione di carburante diesel o di benzina nei trasporti,
- le risorse nazionali assegnate alla produzione di biomassa per usi energetici diversi dai trasporti, e
- il totale delle vendite di carburanti da trasporto e la quota dei biocarburanti, puri o miscelati, e di altri carburanti rinnovabili immessi sul mercato per l'anno precedente. Se del caso gli Stati membri segnalano le condizioni eccezionali nell'offerta di petrolio greggio o di prodotti petroliferi che hanno influenzato la commercializzazione dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili.

Nella loro prima relazione successivamente all'entrata in vigore della presente direttiva gli Stati membri inseriscono il livello dei rispettivi obiettivi nazionali indicativi per la prima fase. Nella relazione riguardante l'anno 2006, gli Stati membri inseriscono i rispettivi obiettivi indicativi nazionali per la seconda fase.

In tali relazioni le differenziazioni degli obiettivi nazionali rispetto ai valori di riferimento di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), sono motivate e potrebbero essere basate sugli elementi seguenti:

- a) fattori obiettivi quali il limitato potenziale nazionale di produzione di biocarburanti a partire dalla biomassa;
- b) l'ammontare delle risorse assegnate alla produzione di biomassa per usi energetici diversi dai trasporti e le specifiche caratteristiche tecniche o climatiche del mercato nazionale dei carburanti per il trasporto;
- c) politiche nazionali che assegnino risorse comparabili alla produzione di altri carburanti per il trasporto basati su fonti energetiche rinnovabili e che siano coerenti con gli obiettivi della presente direttiva.

2. Entro il 31 dicembre 2006 e successivamente ogni due anni, la Commissione elabora una relazione di valutazione per il Parlamento europeo e il Consiglio sui progressi compiuti nell'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili negli Stati membri.

Tale relazione comprende almeno i seguenti elementi:

- a) il rapporto costi-benefici delle misure adottate dagli Stati membri per promuovere l'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili;
- b) gli aspetti economici e l'impatto ambientale di un ulteriore aumento della quota di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili;
- c) la prospettiva del ciclo di vita dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili, nell'intento di indicare possibili misure per la promozione futura di quei carburanti che sono rispettosi del clima e dell'ambiente e potenzialmente competitivi e vantaggiosi in termini di costi;
- d) la sostenibilità di colture utilizzate per la produzione di biocarburanti, specialmente la destinazione dei suoli, il grado d'intensità della coltivazione, la rotazione delle colture e l'uso di antiparassitari;
- e) la valutazione dell'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili per quanto attiene agli effetti differenziati sul cambiamento climatico e al loro impatto sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- f) un riesame di altre opzioni a più lungo termine riguardanti le misure di efficienza energetica nei trasporti.



Sulla base di tale relazione, la Commissione presenta, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio, proposte sull'adeguamento del sistema di obiettivi di cui all'articolo 3, paragrafo 1. Se dalla relazione emerge che gli obiettivi indicativi non possono presumibilmente essere conseguiti per ragioni non giustificate e/o non sostenute da nuove prove scientifiche, tali proposte indicheranno obiettivi nazionali, ivi compresi eventuali obiettivi obbligatori, nella forma opportuna.

#### Articolo 5

L'elenco figurante all'articolo 2, paragrafo 2, può essere adattato al progresso tecnico secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Al momento dell'adeguamento di tale elenco si tiene conto dell'impatto ambientale dei biocarburanti.

#### Articolo 6

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 suo regolamento interno.

#### Articolo 7

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 31 dicembre 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

#### Articolo 8

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

#### Articolo 9

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 8 maggio 2003.

*Per il Parlamento europeo*

*Il Presidente*

P. COX

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

M. CHRISOCHOÏDIS

---

## II

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

## CONSIGLIO

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 13 maggio 2003

**che autorizza la Germania ad applicare una misura di deroga all'articolo 17 della sesta direttiva 77/388/CEE in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari**

(2003/354/CE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la sesta direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari — Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 27, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Con lettera registrata presso il Segretariato generale della Commissione il 17 dicembre 2002, le autorità tedesche hanno chiesto l'autorizzazione a prorogare l'applicazione di una misura di deroga concessa loro dall'articolo 1 della decisione 2000/186/CE del Consiglio <sup>(3)</sup>.
- (2) Gli altri Stati membri sono stati informati della richiesta il 17 gennaio 2003.
- (3) La misura di deroga è volta ad escludere totalmente dal diritto a deduzione l'IVA che grava sulle spese relative a taluni beni e servizi quando la percentuale della loro utilizzazione per esigenze private del soggetto passivo o per quelle del suo personale o, più in generale, a fini estranei alla sua azienda, è superiore al 90 % del loro uso complessivo. Questa misura di deroga all'articolo 17 della direttiva 77/388/CEE, quale modificato dall'articolo 28 di detta direttiva è giustificata dalla necessità di semplificare l'imposta sul valore aggiunto; essa non influisce, se non in misura trascurabile, sull'importo dell'imposta da versare allo stadio del consumo finale.

(4) La scadenza dell'autorizzazione è stata fissata al 31 dicembre 2002, mentre gli elementi di diritto e di fatto che hanno giustificato l'applicazione della misura di semplificazione in questione non sono mutati e sussistono tuttora.

(5) È opportuno limitare la validità della nuova autorizzazione al 30 giugno 2004. Tale termine consentirà di riesaminare la misura di deroga alla luce della sentenza nella causa C-17/01, sulla quale la Corte delibererà probabilmente nel corso del 2003.

(6) La misura di deroga non incide negativamente sulle risorse proprie da IVA delle Comunità,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

In deroga alle disposizioni dell'articolo 17, paragrafo 2, della direttiva 77/388/CEE, la Germania è autorizzata ad escludere dal diritto a deduzione dell'IVA, di cui sono gravate, le spese relative a taluni beni e servizi, quando la percentuale della loro utilizzazione per esigenze private del soggetto passivo o per quelle del suo personale o, più in generale, a fini estranei alla sua azienda, è superiore al 90 % del loro uso complessivo.

*Articolo 2*

La presente decisione si applica fino al 30 giugno 2004.

<sup>(1)</sup> GU L 145 del 13.6.1977, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/93/CE (GU L 331 del 7.12.2002, pag. 27).

<sup>(2)</sup> Proposta del 18 marzo 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(3)</sup> GU L 59 del 4.3.2000, pag. 12.

*Articolo 3*

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, addì 13 maggio 2003.

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*  
M. CHRISOCHOÏDIS

---

# COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 aprile 2003

che modifica la decisione 2003/207/CE relativa ad un procedimento ai sensi dell'articolo 81 del trattato CE

(Caso COMP/E-3/36.700 — Gas tecnici e medicali)

[notificata con il numero C(2003) 1180]

(I testi in lingua inglese e olandese sono i soli facenti fede)

(2003/355/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato<sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1216/1999<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 3 e l'articolo 15, paragrafo 2,

vista la decisione 2003/207/CE della Commissione, del 24 luglio 2002, relativa ad un procedimento ai sensi dell'articolo 81 del trattato CE (caso COMP/E-3/36700 — Gas tecnici e medicali)<sup>(3)</sup> (in appresso «la decisione»),

considerando quanto segue:

- (1) Nella decisione la Commissione ha concluso che nelle riunioni di marzo e ottobre 1994 hanno avuto luogo discussioni contrarie alla concorrenza su «prezzari» e sui «prezzi minimi» per i clienti di piccole dimensioni dei gas in bombole, al fine di concludere un accordo cui partecipavano determinate imprese, tra le quali Westfalen Gassen Nederland BV (Westfalen)<sup>(4)</sup>.
- (2) È stato pertanto accertato che Westfalen ha partecipato ai seguenti accordi/pratiche concordate<sup>(5)</sup>:
- a) fissazione di aumenti di prezzo da ottobre 1994 a dicembre 1995, ossia la fine dell'anno in cui dovevano essere attuati gli aumenti di prezzo;
- b) fissazione di periodi di moratoria da ottobre 1994 a gennaio 1995 per dare attuazione ai suddetti aumenti di prezzo;

c) fissazione di prezzi minimi da marzo 1994 a dicembre 1995, ossia la fine dell'anno per cui detti prezzi sono stati concordati.

- (3) Di conseguenza la Commissione ha concluso che Westfalen ha violato l'articolo 81, paragrafo 1, del trattato da marzo 1994 a dicembre 1995<sup>(6)</sup> e che ha partecipato ai seguenti accordi e/o pratiche concordate<sup>(7)</sup>:

- a) fissazione di aumenti di prezzo da ottobre 1994 a dicembre 1995;
- b) fissazione di periodi di moratoria da ottobre 1994 a gennaio 1995;
- c) fissazione di prezzi minimi da marzo 1994 a dicembre 1995.

- (4) La Commissione ha concluso che questo giustificava un'ammenda pari a 0,51 milioni di EUR per Westfalen, sulla base di un importo iniziale di 0,45 milioni di EUR da aumentare del 15 % a causa della durata dell'infrazione<sup>(8)</sup>. Tenendo conto delle circostanze attenuanti applicabili all'impresa in questione, la Commissione ha concluso che era giustificata un'ammenda pari a 0,43 milioni di EUR, fatta salva l'applicazione della comunicazione sul trattamento favorevole per quanto riguarda le ammende nei casi di cartelli tra imprese («la comunicazione sul trattamento favorevole»)<sup>(9)</sup>. Poiché la comunicazione sul trattamento favorevole non era applicabile a Westfalen, la Commissione ha comminato all'impresa un'ammenda complessiva di 0,43 milioni di EUR<sup>(10)</sup>.

- (5) Westfalen ha presentato ricorso<sup>(11)</sup> al Tribunale di primo grado in data 4 ottobre e ha contestato la decisione sulla base di determinate argomentazioni, ivi compreso il fatto di non aver partecipato alla riunione del marzo 1994.

<sup>(1)</sup> GU L 13 del 21.2.1962, pag. 204/62.

<sup>(2)</sup> GU L 148 del 15.6.1999, pag. 5.

<sup>(3)</sup> GU L 84 dell'1.4.2003, pag. 1.

<sup>(4)</sup> Considerando 205 della decisione.

<sup>(5)</sup> Considerando 393 della decisione.

<sup>(6)</sup> Considerando 433 della decisione.

<sup>(7)</sup> Considerando 436 della decisione.

<sup>(8)</sup> Considerando 438 della decisione.

<sup>(9)</sup> Considerando 449 e 450 della decisione.

<sup>(10)</sup> Considerando 460 della decisione.

<sup>(11)</sup> Causa T-303/02 Westfalen contro Commissione (GU C 305 del 7.12.2002, pag. 25).

- (6) A seguito del ricorso, la Commissione ha realizzato di aver commesso un errore materiale nella propria valutazione in quanto non aveva tenuto conto del fatto che Westfalen non era in effetti rappresentata nella summenzionata riunione del marzo 1994 ma solo in quella dell'ottobre 1994 <sup>(1)</sup>.
- (7) Va pertanto affermato che Westfalen ha partecipato ai seguenti accordi/pratiche concordate:
- fissazione di aumenti di prezzo da ottobre 1994 a dicembre 1995, ossia la fine dell'anno in cui dovevano essere attuati gli aumenti di prezzo;
  - fissazione di periodi di moratoria da ottobre 1994 a gennaio 1995 per dare attuazione ai suddetti aumenti di prezzo;
  - fissazione di prezzi minimi da ottobre 1994 a dicembre 1995, ossia la fine dell'anno per cui detti prezzi sono stati concordati.
- (8) Di conseguenza va affermato che Westfalen ha violato l'articolo 81, paragrafo 1, del trattato da ottobre 1994 a dicembre 1995 e che ha partecipato ai seguenti accordi e/o pratiche concordate:
- fissazione di aumenti di prezzo da ottobre 1994 a dicembre 1995;
  - fissazione di periodi di moratoria da ottobre 1994 a gennaio 1995;
  - fissazione di prezzi minimi da ottobre 1994 a dicembre 1995.
- (9) Di conseguenza, con il medesimo importo di partenza e riducendo al 10 % l'aumento previsto in base alla durata dell'infrazione, la Commissione avrebbe dovuto fissare l'importo di base dell'ammenda da comminare a Westfalen a 0,49 milioni di EUR. L'ammenda calcolata dopo aver tenuto conto delle circostanze attenuanti applicabili all'impresa in questione e fatta salva l'applicazione della comunicazione sul trattamento favorevole deve pertanto ammontare a 0,41 milioni di EUR; l'ammenda complessiva applicabile all'impresa deve ammontare a 0,41 milioni di EUR.
- (10) La presente modifica non ha conseguenze per le altre parti interessate dalla decisione né per il resto della decisione relativo a Westfalen.
- (11) La differenza tra l'importo dell'ammenda comminata a Westfalen nella decisione, già pagato dall'impresa (0,43 milioni di EUR), e l'importo modificato dell'ammenda relativo a Westfalen, come ridotto dalla presente decisione (0,41 milioni di EUR), pari a 0,02 milioni di EUR, verrà rimborsata all'impresa,

HA ADOTTATO LA SEGUENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La decisione 2003/207/CE è modificata come segue:

- all'articolo 1, le parole «Westfalen Gassen Nederland BV da marzo 1994 a dicembre 1995» sono sostituite con «Westfalen Gassen Nederland BV da ottobre 1994 a dicembre 1995»;
- all'articolo 3, le parole «Westfalen Gassen Nederland BV 0,43 milioni di EUR» sono sostituite con «Westfalen Gassen Nederland BV 0,41 milioni di EUR».

*Articolo 2*

Sono destinatarie della presente decisione:

AGA AB  
S-181 81 Lidingö

Air Liquide BV  
De Witbogt 1  
5652 AG Eindhoven  
Nederland

Air Products Nederland BV  
Klaprozenweg 101  
Noordpoort  
1033 NN Amsterdam  
Nederland

BOC Group plc  
Chertsey Road  
Windlesham  
GU20 6HJ — Surrey  
United Kingdom

Messer Nederland BV  
Middenweg 17  
4782 PM Moerdijk  
Nederland

NV Hoek Loos  
Havenstraat 1  
Postbus 78  
3100 AB Schiedam  
Nederland

Westfalen Gassen Nederland BV  
Rigastraat 20  
7418 EW Deventer  
Nederland

Fatto a Bruxelles, il 9 aprile 2003.

*Per la Commissione*

Mario MONTI

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> Cfr. tabella 5 al considerando 106 della decisione.

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 maggio 2003

**che modifica per la seconda volta la decisione 2003/289/CE recante misure protettive contro l'influenza aviaria in Belgio**

[notificata con il numero C(2003) 1688]

(I testi in lingua francese e olandese sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2003/356/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari e zootecnici applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e prodotti di origine animale, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(1)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 2002/33/CE <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10,

vista la direttiva 89/662/CEE del Consiglio, dell'11 dicembre 1989, relativa ai controlli veterinari applicabili negli scambi intracomunitari, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(3)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 92/118/CEE <sup>(4)</sup>, in particolare l'articolo 9,

vista la direttiva 2002/99/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che stabilisce norme di polizia sanitaria per la produzione, la trasformazione, la distribuzione e l'introduzione di prodotti di origine animale destinati al consumo umano <sup>(5)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafi 1 e 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il 16 aprile 2003 le autorità veterinarie del Belgio hanno informato la Commissione di nutrire forti sospetti della presenza dell'influenza aviaria nella provincia del Limburgo, che in seguito è stata ufficialmente confermata.
- (2) Prima che la malattia fosse ufficialmente confermata, le autorità belghe hanno immediatamente attuato le misure previste dalla direttiva 92/40/CEE del Consiglio <sup>(6)</sup>, che istituisce delle misure comunitarie di lotta contro l'influenza aviaria.
- (3) Per motivi di chiarezza e di trasparenza e previa consultazione delle autorità belghe, la Commissione ha adottato la decisione 2003/275/CE, del 16 aprile 2003 <sup>(7)</sup>, recante misure protettive connesse a forti sospetti della presenza dell'influenza aviaria in Belgio, successivamente sostituita dalla decisione 2003/289/CE <sup>(8)</sup>, modificata dalla decisione 2003/317/CE <sup>(9)</sup>, con cui ha rinforzato le misure adottate dal Belgio.

- (4) Dal 27 aprile in Belgio non si sono più registrati casi di influenza aviaria né sono stati avanzati sospetti in merito, sicché si può concludere che la malattia è stata eradicata. Le aziende avicole situate nelle zone cuscinetto sono state sottoposte al vuoto sanitario e il ripopolamento inizierà dopo un periodo di attesa successivo al completamento delle operazioni di pulizia e disinfezione.
- (5) Al termine di un ulteriore periodo di attesa che si concluderà il 26 maggio 2003, sempreché non si segnalino nuovi focolai, sembra opportuno limitare le vigenti restrizioni commerciali alle zone precedentemente colpite dalla malattia e ad un'idonea zona cuscinetto ad esse circostante e autorizzare gli scambi di pollame vivo e di prodotti avicoli in provenienza dal resto del territorio belga, che potrà allora considerarsi indenne dall'influenza aviaria.
- (6) I certificati di polizia sanitaria che potranno essere utilizzati a decorrere dal 27 maggio 2003 per le spedizioni di pollame vivo e di uova da cova originari dell'area regionalizzata del Belgio e destinate ad un altro Stato membro o ad un paese terzo devono essere modificati in conseguenza.
- (7) Le misure fissate dalla decisione 2003/289/CE devono essere prorogate ulteriormente e adattate in base all'evoluzione della malattia.
- (8) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

## Articolo 1

La decisione 2003/289/CE è modificata come segue:

- 1) All'articolo 3, il primo paragrafo è sostituito dal seguente testo:

«Fatte salve le misure già adottate nel quadro della direttiva 92/40/CEE, le autorità competenti del Belgio provvedono affinché siano portati a termine quanto prima possibile il vuoto sanitario preventivo delle aziende avicole a rischio situate nelle zone delimitate e nelle zone descritte nell'allegato e l'eliminazione di altri volatili tenuti in tali zone e considerati a rischio.»

<sup>(1)</sup> GU L 224 del 18.8.1990, pag. 29.<sup>(2)</sup> GU L 315 del 19.11.2002, pag. 14.<sup>(3)</sup> GU L 395 del 30.12.1989, pag. 13.<sup>(4)</sup> GU L 62 del 15.3.1993, pag. 49.<sup>(5)</sup> GU L 18 del 23.1.2003, pag. 11.<sup>(6)</sup> GU L 167 del 22.6.1992, pag. 1.<sup>(7)</sup> GU L 99 del 17.4.2003, pag. 57.<sup>(8)</sup> GU L 105 del 26.4.2003, pag. 24.<sup>(9)</sup> GU L 115 del 9.5.2003, pag. 82.

2) È inserito il nuovo articolo 7 bis seguente:

«Articolo 7 bis

1. Tuttavia, dalla mezzanotte del 26 maggio 2003, se
  - a) non sono stati segnalati nuovi focolai di influenza aviaria in Belgio prima delle ore 17 del 26 maggio 2003, e
  - b) tutti gli esami clinici e le analisi di laboratorio effettuati in Belgio con riguardo ad aziende infette, sospette o sospettate di essere contaminate con l'influenza aviaria hanno dato risultati negativi,

l'articolo 1 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 1

1. Fatte salve le misure prese dal Belgio nel quadro della direttiva 92/40/CEE del Consiglio e applicate alle zone di sorveglianza, le autorità veterinarie belghe provvedono affinché non vengano effettuate spedizioni di volatili vivi, di uova da cova e di pollina e strame freschi non trasformati e non sottoposti a trattamento termico dalle province di Anversa e Limburgo verso altre parti del Belgio, altri Stati membri o paesi terzi.

2. Fatte salve le misure prese dal Belgio nel quadro della direttiva 92/40/CEE del Consiglio all'interno delle zone di sorveglianza, le autorità veterinarie belghe provvedono affinché non vengano trasportati volatili vivi e uova da cova all'interno delle province di Anversa e Limburgo.

3. In deroga del paragrafo 2, le autorità veterinarie competenti, dopo aver adottato le opportune misure di biosicurezza conformemente agli articoli 4 e 5 atte ad evitare la propagazione dell'influenza aviaria, possono autorizzare il trasporto da zone situate fuori delle zone di sorveglianza:

- a) di volatili destinati alla macellazione immediata, incluse le ovaiole da riforma, verso un macello che sia stato designato dalle competenti autorità veterinarie;
- b) di pulcini di un giorno e pollastre mature per la deposizione verso un'azienda sotto controllo ufficiale dove non siano tenuti altri volatili;
- c) di uova da cova verso un centro d'incubazione sotto controllo ufficiale.

Qualora volatili vivi trasportati conformemente a quanto disposto alle lettere a) o b) siano originari di un altro Stato membro o di un paese terzo, il trasporto deve

essere autorizzato dalle autorità belghe e dalla competente autorità dello Stato membro o del paese terzo di spedizione.

4. In deroga del paragrafo 2, le autorità veterinarie competenti, dopo aver adottato le opportune misure di biosicurezza atte ad evitare la propagazione dell'influenza aviaria, possono autorizzare il trasporto di volatili vivi e di uova da cova non vietato dalla direttiva 92/40/CEE, in particolare per quanto concerne i movimenti di pulcini di un giorno ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4, lettere a), b) e c), che saranno trasportati sotto controllo ufficiale in aziende all'interno delle province di Anversa e Limburgo.»

2. Ai fini del paragrafo 1, il 26 maggio 2003 il Belgio informa la Commissione e gli Stati membri dell'esistenza delle condizioni di cui al paragrafo 1.

3. Fatto salvo il disposto dell'articolo 1, paragrafo 1, i certificati di polizia sanitaria che scortano le partite di volatili vivi e di uova da cova originari e/o provenienti dal territorio del Belgio, eccettuate le province di Anversa e Limburgo, firmati a decorrere dal 27 maggio 2003, sempreché siano soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 2, recano la dicitura: «Le condizioni di polizia sanitaria della presente partita sono conformi alla decisione 2003/356/CE».

3) All'articolo 4, lettere a) e b), il testo seguente è inserito dopo la parola «restituiti»:

«dopo essere stati puliti e disinfettati secondo quanto disposto alla lettera d) o siano altrimenti consegnati sotto sorveglianza ufficiale e secondo le istruzioni impartite dall'autorità competente onde evitare una contaminazione incrociata;»

4) All'articolo 8, l'espressione «sino alle ore 24.00 del 16 maggio 2003» è sostituita da «sino alle ore 24.00 del 30 maggio 2003».

Articolo 2

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

Per la Commissione

David BYRNE

Membro della Commissione



## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 maggio 2003

che modifica per la seconda volta la decisione 2003/290/CE recante misure protettive contro l'influenza aviaria nei Paesi Bassi

[notificata con il numero C(2003) 1689]

(Il testo in lingua olandese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2003/357/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari e zootecnici applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e prodotti di origine animale, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(1)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 2002/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10,

vista la direttiva 89/662/CEE del Consiglio, dell'11 dicembre 1989, relativa ai controlli veterinari applicabili negli scambi intracomunitari, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(3)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 92/118/CEE <sup>(4)</sup>, in particolare l'articolo 9,

vista la direttiva 2002/99/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che stabilisce norme di polizia sanitaria per la produzione, la trasformazione, la distribuzione e l'introduzione di prodotti di origine animale destinati al consumo umano <sup>(5)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafi 1 e 3,

considerando quanto segue:

- (1) Dal 28 febbraio 2003 i Paesi Bassi hanno denunciato la presenza di vari focolai di influenza aviaria con forte carattere patogeno.
- (2) Prima che la malattia fosse ufficialmente confermata, i Paesi Bassi hanno preso misure immediate secondo quanto previsto dalla direttiva 92/40/CEE del Consiglio, del 19 maggio 1992, che istituisce delle misure comunitarie di lotta contro l'influenza aviaria <sup>(6)</sup>, modificata dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia.

<sup>(1)</sup> GU L 224 del 18.8.1990, pag. 29.<sup>(2)</sup> GU L 315 del 19.11.2002, pag. 14.<sup>(3)</sup> GU L 395 del 30.12.1989, pag. 13.<sup>(4)</sup> GU L 62 del 15.3.1993, pag. 49.<sup>(5)</sup> GU L 18 del 23.1.2003, pag. 11.<sup>(6)</sup> GU L 167 del 22.6.1992, pag. 1.

- (3) Per motivi di chiarezza e di trasparenza e previa consultazione delle autorità olandesi, la Commissione ha adottato la decisione 2003/153/CE, del 3 marzo 2003, recante misure protettive connesse a forti sospetti della presenza dell'influenza aviaria nei Paesi Bassi, con cui ha rinforzato le misure adottate dai Paesi Bassi.

- (4) Successivamente, previa consultazione delle autorità olandesi e valutazione della situazione con tutti gli Stati membri, sono state adottate le decisioni 2003/156/CE <sup>(7)</sup>, 2003/172/CE <sup>(8)</sup>, 2003/186/CE <sup>(9)</sup>, 2003/191/CE <sup>(10)</sup>, 2003/214/CE <sup>(11)</sup>, 2003/258/CE <sup>(12)</sup>, 2003/290/CE <sup>(13)</sup> e 2003/318/CE <sup>(14)</sup>.

- (5) Le misure fissate dalla decisione 2003/290/CE devono essere prorogate e adattate in base all'evoluzione della malattia.

- (6) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

## Articolo 1

La decisione 2003/290/CE è modificata come segue:

- 1) All'articolo 3, il testo del primo paragrafo è sostituito dal testo seguente:

«Fatte salve le misure già adottate nel quadro della direttiva 92/40/CEE, le autorità competenti dei Paesi Bassi provvedono affinché siano portati a termine quanto prima possibile il vuoto sanitario preventivo delle aziende avicole a rischio situate nelle zone delimitate e nelle zone descritte nell'allegato e l'eliminazione di altri volatili tenuti in tali zone e considerati a rischio.»

<sup>(7)</sup> GU L 59 del 4.3.2003, pag. 32.<sup>(8)</sup> GU L 64 del 7.3.2003, pag. 36.<sup>(9)</sup> GU L 69 del 13.3.2003, pag. 27.<sup>(10)</sup> GU L 71 del 15.3.2003, pag. 30.<sup>(11)</sup> GU L 74 del 20.3.2003, pag. 30.<sup>(12)</sup> GU L 81 del 28.3.2003, pag. 48.<sup>(13)</sup> GU L 95 dell'11.4.2003, pag. 65.<sup>(14)</sup> GU L 105 del 26.4.2003, pag. 28.



- 2) All'articolo 4, lettere a) e b), il testo seguente è inserito dopo la parola «restituiti»:

«dopo essere stati puliti e disinfettati secondo quanto disposto alla lettera d) o siano altrimenti consegnati sotto sorveglianza ufficiale e secondo le istruzioni impartite dall'autorità competente onde evitare una contaminazione incrociata;»

- 3) All'articolo 8, l'espressione «sino alle ore 24.00 del 16 maggio 2003» è sostituita da «sino alle ore 24.00 del 30 maggio 2003».

*Articolo 2*

I Paesi Bassi sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

David BYRNE

*Membro della Commissione*

---

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 maggio 2003

recante misure protettive contro l'influenza aviaria in Germania

[notificata con il numero C(2003) 1690]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2003/358/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari e zootecnici applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e prodotti di origine animale <sup>(1)</sup>, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno, modificata da ultimo dalla direttiva 2002/33/CEE del Consiglio <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10, paragrafo 4,

vista la direttiva 89/662/CEE del Consiglio, dell'11 dicembre 1989, relativa ai controlli veterinari applicabili negli scambi intracomunitari, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(3)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 92/118/CEE <sup>(4)</sup>, in particolare l'articolo 9,

vista la direttiva 2002/99/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che stabilisce norme di polizia sanitaria per la produzione, la trasformazione, la distribuzione e l'introduzione di prodotti di origine animale destinati al consumo umano <sup>(5)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafi 1 e 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il 9 maggio 2003 le autorità veterinarie della Germania hanno informato la Commissione di nutrire forti sospetti della presenza di influenza aviaria altamente patogena in un allevamento di volatili nel Land Renania settentrionale-Vestfalia, sospetti confermati il 13 maggio 2003.
- (2) L'influenza aviaria è una malattia altamente contagiosa dei volatili che può presentare una grave minaccia per l'avicoltura.
- (3) Prima che la malattia fosse ufficialmente confermata, le autorità tedesche hanno immediatamente attuato le misure previste dalla direttiva 92/40/CEE del Consiglio <sup>(6)</sup>, che istituisce delle misure comunitarie di lotta contro l'influenza aviaria.

(4) La direttiva 92/40/CEE del Consiglio stabilisce le misure minime di lotta da prendere in caso d'insorgenza di un focolaio d'influenza aviaria. Lo Stato membro interessato può prendere misure più severe nel campo disciplinato dalla suddetta direttiva qualora le ritenga necessarie e idonee a contenere la malattia, tenuto conto delle particolari condizioni epidemiologiche, zootecniche, commerciali e sociali.

(5) Le autorità tedesche, in collaborazione con la Commissione, hanno disposto il fermo del trasporto all'interno del Land Renania settentrionale-Vestfalia, di volatili vivi e di uova da cova, che comprende il divieto di spedire volatili vivi e uova da cova. Tenuto conto tuttavia della peculiarità della produzione avicola, possono essere autorizzati i movimenti all'interno del Land Renania settentrionale-Vestfalia di uova da cova, pulcini di un giorno, pollastre mature per la deposizione e pollame destinato alla macellazione immediata. Occorre vietare altresì la spedizione a destinazione delle altre parti della Germania di pollina e strame freschi non trasformati in provenienza dal Land Renania settentrionale-Vestfalia.

(6) Per motivi di chiarezza e di trasparenza e previa consultazione delle autorità tedesche, il 12 maggio 2003 la Commissione ha adottato la decisione 2003/333/CE recante misure protettive connesse a forti sospetti della presenza dell'influenza aviaria in Germania <sup>(7)</sup>, con cui ha rinforzato le misure adottate dalla Germania.

(7) Le carni fresche di pollame destinate agli scambi intracomunitari devono essere contrassegnate con un bollo sanitario conforme a quello previsto nel capitolo XII dell'allegato I della direttiva 71/118/CEE <sup>(8)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 97/79/CE del Consiglio <sup>(9)</sup>. Per consentire la commercializzazione sul mercato tedesco di carni fresche di pollame ottenute da volatili originari delle zone di sorveglianza occorre stabilire disposizioni specifiche per la loro bollatura sanitaria.

(8) Le autorità tedesche dovrebbero rinforzare le misure di biosicurezza e di igiene a tutti i livelli della produzione di uova e di pollame, in particolare le procedure di pulizia e disinfezione, per prevenire l'ulteriore diffusione della malattia.

<sup>(1)</sup> GU L 224 del 18.8.1990, pag. 29.

<sup>(2)</sup> GU L 315 del 19.11.2002, pag. 14.

<sup>(3)</sup> GU L 395 del 30.12.1989, pag. 13.

<sup>(4)</sup> GU L 62 del 15.3.1993, pag. 49.

<sup>(5)</sup> GU L 18 del 23.1.2003, pag. 11.

<sup>(6)</sup> GU L 167 del 22.6.1992, pag. 1.

<sup>(7)</sup> GU L 116 del 13.5.2003, pag. 28.

<sup>(8)</sup> GU L 55 dell'8.3.1971, pag. 23.

<sup>(9)</sup> GU L 13 del 16.1.1997, pag. 18.

- (9) La decisione 90/424/CEE del Consiglio <sup>(1)</sup> relativa a talune spese nel settore veterinario, modificata da ultimo dalla decisione 2001/572/CE <sup>(2)</sup>, dispone all'articolo 3, paragrafo 4, che la Commissione può adottare tutte le misure opportune che lo Stato membro interessato deve applicare per garantire il successo dell'azione. Tenuta presente la situazione esistente in Germania, è opportuno che tutto il pollame della zona circostante un focolaio di influenza aviaria sia sottoposto a vuoto sanitario preventivo.
- (10) Per una migliore comprensione dell'epidemiologia di questa malattia è opportuno compiere un'indagine sierologica sui suini allevati nelle aziende nelle quali è stata accertata l'infezione da influenza aviaria.
- (11) Le autorità tedesche devono garantire che siano adottate misure cautelative per le persone a rischio.
- (12) Gli altri Stati membri hanno già adeguato le misure che applicano agli scambi e sono sufficientemente informati dalla Commissione, in particolare nell'ambito del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali, sul periodo opportuno della loro applicazione.
- (13) La situazione sarà riesaminata nella riunione del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali prevista per il 28 maggio 2003.
- (14) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

1. Fatte salve le misure prese dalla Germania nel quadro della direttiva 92/40/CEE del Consiglio e applicate alle zone di sorveglianza, le autorità veterinarie tedesche provvedono affinché non vengano effettuate spedizioni di volatili vivi, di uova da cova e di pollina e strame freschi non trasformati e non sottoposti a trattamento termico dalla zona descritta nell'allegato a destinazione di altre parti della Germania, di altri Stati membri o di paesi terzi.

2. Fatto salvo il disposto del paragrafo 1, i certificati di polizia sanitaria che scortano le partite di volatili vivi e di uova da cova originari di parti della Germania non elencate nell'allegato recano la seguente dicitura: «Le condizioni di polizia sanitaria della presente partita sono conformi alla decisione 2003/358/CE»

3. Fatte salve le misure prese dalla Germania nel quadro della direttiva 92/40/CEE del Consiglio all'interno delle zone di sorveglianza, le autorità veterinarie tedesche provvedono affinché non vengano trasportati volatili vivi e uova da cova all'interno della zona descritta nell'allegato.

4. In deroga del paragrafo 3, le autorità veterinarie competenti, dopo aver adottato le opportune misure di biosicurezza conformemente agli articoli 4 e 5 atte ad evitare la propagazione dell'influenza aviaria, possono autorizzare il trasporto da zone situate fuori delle zone di sorveglianza a destinazione della zona descritta nell'allegato:

- a) di volatili destinati alla macellazione immediata, incluse le ovaiole da riforma, verso un macello che sia stato designato dalle competenti autorità veterinarie;
- b) di pulcini di un giorno e pollastre mature per la deposizione verso un'azienda sotto controllo ufficiale dove non siano tenuti altri volatili;
- c) di uova da cova verso un centro d'incubazione sotto controllo ufficiale.

Qualora volatili vivi trasportati conformemente a quanto disposto alle lettere a) o b) siano originari di una zona della Germania diversa dalla zona descritta nell'allegato, oppure di un altro Stato membro o di un paese terzo, il trasporto deve essere autorizzato dalle autorità tedesche e dalle competenti autorità dello Stato membro o del paese terzo di spedizione.

5. In deroga del paragrafo 3, le autorità veterinarie competenti, dopo aver adottato le opportune misure di biosicurezza atte ad evitare la propagazione dell'influenza aviaria, possono autorizzare il trasporto di volatili vivi e di uova da cova non vietato dalla direttiva 92/40/CEE, in particolare per quanto concerne i movimenti di pulcini di un giorno ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4, lettere a), b) e c), che saranno trasportati sotto controllo ufficiale a destinazione di aziende situate nella zona descritta nell'allegato.

6. a) In deroga al paragrafo 1 e al paragrafo 4, lettere a) e b), le autorità competenti della Germania possono autorizzare il trasporto e la spedizione dalla zona descritta nell'allegato, parte B, a destinazione di altre parti della Germania non elencate nell'allegato:

- di volatili destinati alla macellazione immediata, fino ad un macello designato dall'autorità veterinaria competente,
- di pulcini di un giorno fino ad un'azienda sotto controllo ufficiale dove non siano allevati altri volatili.

b) Le autorità competenti provvedono a che il trasporto e la spedizione di cui alla lettera a):

- siano effettuati previa adozione di tutte le idonee misure di biosicurezza conformemente agli articoli 4 e 5 per evitare la propagazione dell'influenza aviaria,
- siano autorizzati dalle autorità competenti del luogo di spedizione e di destinazione,
- siano effettuati secondo un tragitto prescritto, direttamente dal luogo di carico al luogo di destinazione, senza ulteriore carico o scarico di altri volatili o altro materiale in grado di propagare la malattia.

<sup>(1)</sup> GU L 224 del 18.8.1990, pag. 19.

<sup>(2)</sup> GU L 203 del 28.7.2001, pag. 16.

- c) Il pollame e i pulcini di un giorno oggetto della spedizione devono essere sottoposti ad un esame clinico nel luogo di spedizione e nel luogo di destinazione attenendosi ai protocolli stabiliti dalle autorità competenti.

#### Articolo 2

Le carni fresche di pollame ottenute da volatili da macello trasportati adottando tutte le misure di biosicurezza opportune conformemente agli articoli 4 e 5 e originari delle zone di sorveglianza:

- a) sono contrassegnate con un bollo di forma rotonda conformemente ai requisiti supplementari stabiliti dalle autorità competenti;
- b) non sono spedite verso altri Stati membri o paesi terzi;
- c) devono essere ottenute, sezionate, immagazzinate e trasportate separatamente dalle altre carni fresche di pollame destinate al commercio intracomunitario e all'esportazione verso paesi terzi e devono essere utilizzate in modo da evitare che siano immesse in prodotti o preparazioni a base di carne destinati al commercio intracomunitario o all'esportazione verso paesi terzi, a meno che abbiano subito il trattamento indicato nella tabella 1, lettere a), b) o c), dell'allegato III della direttiva 2002/99/CE.

#### Articolo 3

Fatte salve le misure già adottate nel quadro della direttiva 92/40/CEE, le competenti autorità della Germania provvedono affinché siano portate a termine quanto prima possibile le operazioni di vuoto sanitario preventivo degli allevamenti di pollame a rischio nelle zone soggette a restrizione e l'eliminazione del pollame e degli altri volatili allevati in queste zone considerati a rischio.

Le misure cautelative di cui al primo comma sono adottate fatta salva la decisione 90/424/CEE del Consiglio.

#### Articolo 4

Allo scopo di rafforzare la biosicurezza nel settore avicolo, le autorità veterinarie competenti della Germania provvedono affinché nella zona descritta nell'allegato:

- a) le uova da tavola siano trasportate unicamente da un'azienda ad un centro di imballaggio in imballaggi monouso oppure in contenitori, vassoi e altri materiali riutilizzabili che devono essere puliti e disinfettati prima e dopo ogni utilizzazione secondo quanto disposto alla lettera d). Inoltre, nel caso di uova da tavola originarie di una zona diversa da quella descritta nell'allegato oppure di un altro Stato membro, le autorità veterinarie competenti curano che gli imballaggi, i contenitori, i vassoi e gli altri materiali riutilizzabili usati per il loro trasporto siano restituiti direttamente dopo essere stati puliti e disinfettati secondo quanto disposto alla lettera d) o subiscano un altro trattamento

sotto controllo ufficiale ed attenendosi alle istruzioni delle autorità competenti onde evitare la contaminazione incrociata;

- b) i volatili destinati alla macellazione immediata siano trasportati con veicoli e in stie o gabbie che devono essere puliti e disinfettati prima e dopo ogni utilizzazione secondo quanto disposto alla lettera d). Inoltre, nel caso di pollame destinate alla macellazione originario di una zona diversa da quella descritta nell'allegato oppure di un altro Stato membro, le autorità veterinarie competenti curano che le stie, le gabbie o i contenitori siano restituiti direttamente dopo essere stati puliti e disinfettati secondo quanto disposto alla lettera d) o subiscano un altro trattamento sotto controllo ufficiale ed attenendosi alle istruzioni delle autorità competenti onde evitare la contaminazione incrociata;
- c) i pulcini di un giorno siano trasportati in imballaggi monouso da distruggere dopo ogni utilizzazione;
- d) i disinfettanti e il metodo di pulitura e disinfezione siano approvati dall'autorità competente.

#### Articolo 5

Le autorità veterinarie competenti della Germania provvedono affinché nella zona descritta nell'allegato siano adottate misure rigorose di biosicurezza a tutti i livelli di produzione del pollame e delle uova, onde evitare il rischio di contatti che possano provocare la propagazione dell'influenza aviaria tra aziende. Tali misure sono destinate in particolare ad evitare il rischio di contatti con volatili, mezzi di trasporto, attrezzature e persone che entrano o escono da aziende avicole, centri di condizionamento delle uova, centri d'incubazione, macelli, mangimifici, impianti di trattamento di deiezioni e impianti di fusione dei grassi. A tale scopo tutti gli avicoltori tengono un registro di tutte le visite professionali nella loro azienda nonché delle loro visite professionali in altre aziende avicole.

#### Articolo 6

1. Le autorità tedesche provvedono affinché siano adottate le misure cautelative opportune per quanto riguarda la prevenzione delle infezioni da influenza negli addetti all'avicoltura e nelle altre persone a rischio. Dette misure possono comprendere:

- a) l'impiego di indumenti, guanti e occhiali di protezione;
- b) la vaccinazione contro l'influenza umana;
- c) un trattamento profilattico antivirale.

2. Le autorità tedesche comunicano regolarmente le misure adottate alla Commissione nell'ambito del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali.

#### Articolo 7

1. Le autorità della Germania eseguono indagini sierologiche sui suini allevati in tutte le aziende in cui sono stati individuati volatili infetti dall'influenza aviaria.

2. Nel caso di risultanze positive, i suini possono essere trasferiti ad altre aziende suinicole o ad un macello soltanto previa autorizzazione dell'autorità veterinaria competente, qualora idonei test successivi abbiano rivelato che il rischio di diffusione del virus dell'influenza aviaria è trascurabile.

3. I trasferimenti verso altre aziende suinicole possono effettuarsi solamente dopo che siano state tolte tutte le restrizioni concernenti l'influenza aviaria nell'azienda di origine.

4. Le autorità tedesche comunicano regolarmente i risultati delle indagini alla Commissione nell'ambito del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali.

*Articolo 8*

La presente decisione si applica sino alle ore 24.00 del 30 maggio 2003.

*Articolo 9*

La Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

*Per la Commissione*

David BYRNE

*Membro della Commissione*

---

ALLEGATO

In Germania, le seguenti parti del Land Renania settentrionale-Vestfalia:

Parte A: Zona situata ad ovest del fiume Reno.

Parte B: Zona situata ad est del fiume Reno.

---

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 maggio 2003

## recante disposizioni per la prevenzione dell'influenza aviaria nei volatili sensibili in taluni Stati membri

[notificata con il numero C(2003) 1691]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2003/359/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari e zootecnici applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e prodotti di origine animale, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(1)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 2002/33/CEE <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 92/40/CEE del Consiglio, del 19 maggio 1992, che istituisce delle misure comunitarie di lotta contro l'influenza aviaria <sup>(3)</sup>, modificata da ultimo dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, istituisce le misure minime di lotta indispensabili in caso di insorgenza dell'influenza aviaria nel pollame, fatte salve le disposizioni comunitarie che disciplinano gli scambi intracomunitari.
- (2) La direttiva 92/65/CEE del Consiglio, del 13 luglio 1992, che stabilisce norme sanitarie per gli scambi e le importazioni nella Comunità di animali, sperma, ovuli e embrioni non soggetti, per quanto riguarda le condizioni di polizia sanitaria, alle normative comunitarie specifiche di cui all'allegato A, sezione I, della direttiva 90/425/CEE <sup>(4)</sup>, modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1282/2002 della Commissione <sup>(5)</sup>, in particolare l'articolo 3, dispone che gli scambi e le importazioni di animali, sperma, ovuli ed embrioni non devono essere vietati o limitati per ragioni di polizia sanitaria diverse da quelle risultanti dall'applicazione della legislazione comunitaria, segnatamente le misure di salvaguardia eventualmente adottate.
- (3) La direttiva 1999/22/CE del Consiglio, del 29 marzo 1999, relativa alla custodia degli animali selvatici nei giardini zoologici <sup>(6)</sup>, all'articolo 2 dà una definizione di giardino zoologico.
- (4) Dal 28 febbraio 2003 i Paesi Bassi hanno denunciato la presenza di vari focolai di influenza aviaria. A decorrere dal 16 aprile 2003 sono stati denunciati vari focolai di tale malattia anche dal Belgio. Il 9 maggio 2003 le autorità veterinarie della Germania hanno informato la

Commissione di nutrire forti sospetti della presenza dell'influenza aviaria in un allevamento di volatili nel Land Renania settentrionale-Vestfalia, sospetti confermati il 13 maggio 2003.

- (5) Per evitare la propagazione dell'infezione e tenuto conto della situazione epidemiologica, può essere opportuna e decisa dalle autorità competenti degli Stati membri interessati l'eliminazione a titolo preventivo del pollame a rischio.
- (6) Gli Stati membri interessati hanno adottato immediatamente i provvedimenti previsti dalla direttiva 92/40/CEE del Consiglio prima della conferma ufficiale della malattia.
- (7) Per ragioni di chiarezza e trasparenza, dopo aver consultato le autorità degli Stati membri interessati, la Commissione ha adottato una serie di decisioni per rafforzare i provvedimenti presi dagli Stati membri.
- (8) In virtù della decisione 2003/214/CE della Commissione, del 27 marzo 2003, recante misure protettive contro l'influenza aviaria nei Paesi Bassi <sup>(7)</sup>, della decisione 2003/275/CE della Commissione, del 16 aprile 2003, recante misure protettive connesse a forti sospetti della presenza dell'influenza aviaria in Belgio <sup>(8)</sup> e della decisione 2003/333/CEE della Commissione, del 12 maggio 2003, recante misure protettive connesse a forti sospetti della presenza dell'influenza aviaria in Germania <sup>(9)</sup>, le autorità competenti dei Paesi Bassi, del Belgio e della Germania hanno dato inizio alle operazioni di vuoto sanitario preventivo e all'eliminazione del pollame nelle aziende e nelle zone a rischio, per evitare un'ulteriore propagazione del virus.
- (9) La direttiva 92/40/CEE non si applica quando l'influenza aviaria è individuata in altri volatili. Tuttavia, in questo caso, lo Stato membro interessato segnala alla Commissione le misure adottate.
- (10) Allo scopo di proteggere razze rare di pollame e di volatili minacciati di estinzione e per preservare la biodiversità, gli Stati membri interessati possono decidere di procedere ad una vaccinazione di emergenza contro l'influenza aviaria su tali specie sensibili di volatili.

<sup>(1)</sup> GU L 224 del 18.8.1990, pag. 29.<sup>(2)</sup> GU L 315 del 19.11.2002, pag. 14.<sup>(3)</sup> GU L 167 del 22.6.1992, pag. 1.<sup>(4)</sup> GU L 268 del 14.9.1992, pag. 52.<sup>(5)</sup> GU L 187 del 16.7.2002, pag. 3.<sup>(6)</sup> GU L 94 del 9.4.1999, pag. 24.<sup>(7)</sup> GU L 81 del 28.3.2003, pag. 48.<sup>(8)</sup> GU L 99 del 17.4.2003, pag. 57.<sup>(9)</sup> GU L 116 del 13.5.2003, pag. 28.



- (11) A tale scopo e alla luce dell'andamento dell'influenza aviaria nei Paesi Bassi e in Belgio, è stata adottata la decisione 2003/291/CEE della Commissione, del 25 aprile 2003, recante disposizioni per la prevenzione dell'influenza aviaria nei volatili sensibili custoditi nei giardini zoologici in Belgio e nei Paesi Bassi<sup>(1)</sup> che prevede le misure applicabili qualora lo Stato membro interessato decida di procedere alla vaccinazione di emergenza contro l'influenza aviaria dei volatili sensibili.
- (12) In termini di scambi internazionali, il ricorso alla vaccinazione di emergenza, sebbene limitato a particolari categorie di animali non destinate principalmente al commercio, potrebbe compromettere la situazione sanitaria dell'influenza aviaria, non solo per lo Stato membro interessato o per la parte del suo territorio in cui viene effettuata la vaccinazione.
- (13) È quindi opportuno stabilire disposizioni speciali per quanto riguarda gli scambi commerciali dei volatili vaccinati e prevedere che gli Stati membri interessati elaborino un programma contenente le informazioni principali sulla vaccinazione di emergenza, da presentare alla Commissione e agli altri Stati membri.
- (14) È opportuno che le disposizioni previste dalla presente decisione si applichino ai giardini zoologici quali definiti dalla direttiva 1999/22/CE ed altresì ad altri organismi che custodiscano volatili sensibili di razze rare.
- (15) Per motivi di chiarezza è opportuno abrogare la decisione 2003/291/CEE e sostituirla con la presente decisione.
- (16) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

Ai fini della presente decisione si applicano le seguenti definizioni:

- «giardino zoologico»: un complesso quale definito all'articolo 2 della direttiva 1999/22/CEE del Consiglio,
- «organismo, istituto o centro riconosciuto»: quale definito all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 92/65/CEE,
- «volatile sensibile»: qualsiasi specie di volatili sensibili all'influenza aviaria, custoditi in un giardino zoologico o in un organismo, istituto o centro riconosciuto.

#### Articolo 2

Le autorità veterinarie competenti degli Stati membri elencati nell'allegato I provvedono a affinché siano adottate misure rigorose di biosicurezza nei giardini zoologici, negli organismi, istituti o centri riconosciuti in cui sono custoditi volatili sensibili

all'influenza aviaria, in modo da evitare il rischio di contatti che possano provocare l'introduzione e la propagazione dell'influenza aviaria. Dette misure si prefiggono in particolare di evitare contatti che presentino rischi per il pubblico e le aziende avicole.

#### Articolo 3

Le autorità veterinarie competenti degli Stati membri elencati nell'allegato I possono decidere di applicare la vaccinazione di emergenza contro l'influenza aviaria ai volatili sensibili custoditi nei giardini zoologici o negli organismi, istituti o centri, considerati a rischio riguardo a tale malattia, situati sul loro territorio nelle zone elencate nell'allegato II e conformemente alle disposizioni dell'allegato III della presente decisione.

#### Articolo 4

Gli Stati membri interessati presentano ufficialmente agli altri Stati membri ed alla Commissione, in sede di comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali, un programma sulla vaccinazione di emergenza contro l'influenza aviaria, ai sensi dell'articolo 3. Il programma comprende almeno le seguenti informazioni:

- ubicazione e indirizzo esatti dei giardini zoologici ed e gli organismi, istituti o centri riconosciuti, nei quali si effettua la vaccinazione,
- identificazione specifica e numero di volatili sensibili,
- identificazione individuale dei volatili da vaccinare,
- tipo di vaccino da utilizzare, schema e tempi della vaccinazione,
- motivazione della decisione di applicare le misure,
- calendario delle vaccinazioni da effettuare.

#### Articolo 5

Gli Stati membri elencati nell'allegato I applicano misure nazionali conformemente alla presente decisione e ne informano immediatamente la Commissione.

#### Articolo 6

La decisione 2003/291/CE è abrogata. I riferimenti fatti alla decisione abrogata si intendono fatti alla presente decisione.

#### Articolo 7

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2003.

Per la Commissione

David BYRNE

Membro della Commissione

<sup>(1)</sup> GU L 105 del 26.4.2003, pag. 34.

---

*ALLEGATO I*

- Belgio,
- Germania,
- Paesi Bassi.

---

*ALLEGATO II*

- Tutto il territorio del Belgio,
  - in Germania, il territorio del Land Renania settentrionale-Vestfalia, delimitato ad est dal fiume Reno e ad ovest dai confini con i Paesi Bassi, il Belgio e il Land Renania-Palatinato,
  - tutto il territorio dei Paesi Bassi.
-



## ALLEGATO III

**DISPOSIZIONI SUL RICORSO ALLA VACCINAZIONE DI EMERGENZA PER IL CONTROLLO E L'ERADICAZIONE DELL'INFLUENZA AVIARIA**

1. Portata della vaccinazione da effettuare	La vaccinazione si effettua unicamente sui volatili sensibili nei giardini zoologici e negli organismi, istituti o centri riconosciuti.
2. Specie degli animali da vaccinare	Si deve redigere e conservare per almeno 10 anni un elenco di tutti i volatili da vaccinare, identificati individualmente.
3. Durata della vaccinazione	Tutti i volatili da vaccinare sono vaccinati il più presto possibile. In ogni caso, ciascuna vaccinazione dev'essere completata entro 96 ore.
4. Regime d'immobilizzazione applicabile agli animali vaccinati e ai loro prodotti	Gli animali vaccinati non devono essere commercializzati o trasferiti, se non sotto sorveglianza ufficiale, tra giardini zoologici o organismi, istituti o centri riconosciuti dello stesso Stato membro, o previa autorizzazione specifica, di un altro Stato membro.  I prodotti derivanti da tali animali non devono entrare nella catena alimentare.
5. Identificazione e registrazione particolari degli animali vaccinati	Gli animali vaccinati devono essere identificabili singolarmente e i dati identificativi di tali animali devono essere chiaramente annotati in conformità. Un contrassegno indelebile indicante che gli animali sono stati vaccinati deve essere applicato, ogniqualvolta possibile, al momento della vaccinazione.
6. Altri aspetti relativi alla vaccinazione di emergenza	
6.1. Esecuzione della campagna di vaccinazione	La vaccinazione deve essere effettuata sotto la supervisione di un veterinario ufficiale alle dipendenze dell'autorità competente. Devono essere applicate le misure necessarie per evitare la possibile diffusione del virus. Tutti i quantitativi residui di vaccino devono essere restituiti al punto di distribuzione del vaccino, con una registrazione scritta del numero di animali vaccinati e del numero di dosi utilizzate.  Ogniqualvolta possibile, devono essere prelevati campioni di sangue 30 giorni prima della vaccinazione e almeno 30 giorni dopo la stessa per essere sottoposti all'esame sierologico per l'individuazione dell'influenza aviaria. Una registrazione dei risultati delle analisi deve essere conservata per almeno 10 anni.
6.2. Vaccino da utilizzare	Il vaccino inattivato da utilizzare deve essere formulato espressamente e deve essere efficace contro il tipo di virus in circolazione. Esso deve essere utilizzato secondo le istruzioni del fabbricante e/o delle autorità veterinarie.
6.3. Comunicazioni alla Commissione in merito all'attuazione del programma	Una relazione particolareggiata relativa all'esecuzione del programma, comprendente i risultati degli esami effettuati, deve essere fornita alla Commissione e agli Stati membri nell'ambito del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali.