ISSN 0378-7028

Gazzetta ufficiale

delle Comunità europee

L 46

40° anno

17 febbraio 1997

Edizione in lingua italiana

Legislazione

Sommario

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

★ Direttiva 96/96/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi 1

★ Direttiva 96/97/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, che modifica la direttiva 86/378/CEE relativa all'attuazione del principio della parità di trattamento tra gli uomini e le donne nei regimi professionali di sicurezza sociale 20

★ Direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo 25

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

Consiglio

★ Protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste nell'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica popolare dell'Angola sulla pesca al largo dell'Angola, per il periodo dal 3 maggio 1996 al 2 maggio 1999 57

★ Protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo tra la Comunità europea e il governo della Repubblica democratica di São Tomé e Príncipe sulla pesca al largo di São Tomé e Príncipe per il periodo dal 1° giugno 1996 al 31 maggio 1999 76

Prezzo: 19,50 ECU

IT

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

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

Spedizione in abbonamento postale gruppo I / 70 % — Milano.

I

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

DIRETTIVA 96/96/CE DEL CONSIGLIO

del 20 dicembre 1996

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Comitato economico e sociale [2],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato [3],

(1) considerando che la direttiva 77/143/CEE del Consiglio, del 29 dicembre 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi [4], è stata ripetutamente modificata nella sostanza; che, in occasione della nuova modifica di tale direttiva, è opportuno, per maggior chiarezza, procedere alla sua rifusione in un testo unico;

(2) considerando che, nell'ambito della politica comune dei trasporti, la circolazione di alcuni tipi di veicoli nello spazio comunitario deve svolgersi nelle migliori condizioni, sia sul piano della sicurezza che su quello delle condizioni di concorrenza fra trasportatori dei diversi Stati membri;

(3) considerando che l'intensificarsi della circolazione stradale e l'aumento dei pericoli e degli effetti nocivi che ne derivano pongono a tutti gli Stati membri problemi di sicurezza di natura e gravità analoghe;

(4) considerando che le norme e i metodi di controllo attuali variano da uno Stato membro all'altro e che tale situazione pregiudica la parità del livello di sicurezza e di qualità ecologica dei veicoli controllati in circolazione negli Stati membri; che tale situazione può inoltre perturbare le condizioni di concorrenza tra i vettori dei vari Stati membri;

(5) considerando che da ciò deriva la necessità di armonizzare per quanto possibile la periodicità dei controlli e gli elementi da controllare obbligatoriamente;

(6) considerando che i controlli da effettuare durante il ciclo di utilizzazione del veicolo dovrebbero essere relativamente semplici, rapidi e poco costosi;

(7) considerando che occorre quindi che le norme e i criteri comunitari minimi per il controllo tecnico degli elementi di cui all'allegato II siano definiti con direttive particolari;

(8) considerando che, a titolo transitorio, le norme nazionali restano applicabili per quanto riguarda gli elementi che non sono oggetto di direttive particolari;

(9) considerando che è necessario adeguare rapidamente al progresso tecnico le norme e i metodi fissati nelle direttive particolari e, al fine di agevolare l'applicazione delle misure richieste al riguardo, instaurare una procedura di stretta collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'ambito di un comitato per l'adeguamento del controllo tecnico al progresso tecnico;

(10) considerando che, per quanto riguarda i dispositivi di frenatura, sarebbe prematuro fissare norme relative alla regolazione della pressione pneumatica, ai tempi di riempimento del compressore, ecc., data la diversità delle apparecchiature e dei metodi di controllo in uso nella Comunità;

---

(1) GU n. C 193 del 4. 7. 1996, pag. 5 e 31.
(2) GU n. C 39 del 12. 2. 1996, pag. 24.
(3) Parere del Parlamento europeo del 29 febbraio 1996 (GU n. C 78 del 18. 3. 1996, pag. 27), posizione comune del Consiglio del 18 giugno 1996 (GU n. C 248 del 26. 8. 1996, pag. 49) e decisione del Parlamento europeo del 24 ottobre 1996 (GU n. C 347 del 18. 11. 1996).
(4) GU n. L 47 del 18. 2. 1977, pag. 47. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/23/CE della Commissione (GU n. L 147 del 14. 6. 1994, pag. 6).

(11) considerando che si prevede di modificare ulteriormente la presente direttiva per armonizzare e migliorare i metodi di controllo;

(12) considerando che, fino a quando non esistono procedure e metodi di controllo armonizzati, gli Stati membri possono ricorrere alla procedura di controllo che reputino adeguata per valutare se i veicoli in questione soddisfano i requisiti di frenatura;

(13) considerando che gli Stati membri, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, devono accertarsi della qualità e delle modalità di effettuazione del controllo tecnico dei veicoli;

(14) considerando che occorre che la Commissione verifichi l'applicazione pratica della presente direttiva e, a scadenze regolari, riferisca al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai risultati ottenuti;

(15) considerando che nel settore del controllo tecnico dei veicoli tutte le parti riconoscono che il metodo di controllo, in particolare a seconda che l'ispezione sia effettuata su veicolo carico, parzialmente carico o scarico, può influire sulla valutazione degli esaminatori circa il corretto funzionamento dei dispositivi di frenatura;

(16) considerando che la fissazione di norme di riferimento relative alla forza frenante in diverse condizioni di carico per ogni modello di veicolo contribuisce a fornire maggiori elementi di valutazione e che la presente direttiva consente di effettuare controlli con tale metodo in alternativa ai controlli a fronte di norme minime di efficienza per ciascuna categoria di veicoli;

(17) considerando che, per quanto riguarda i dispositivi di frenatura, la presente direttiva riguarda principalmente veicoli omologati a norma della direttiva 71/320/CEE [1], pur essendo riconosciuto che alcuni tipi di veicoli sono stati omologati secondo norme nazionali che possono discordarsi dalla presente direttiva;

(18) considerando che gli Stati membri possono estendere il controllo dei dispositivi di frenatura per includere categorie di veicoli o elementi che non rientrano nella presente direttiva;

(19) considerando che gli Stati membri possono instaurare controlli più rigorosi o più frequenti per i sistemi di frenatura;

(20) considerando che la presente direttiva mira a mantenere, grazie ad un controllo periodico, le emissioni di scarico degli autoveicoli ad un livello moderato per la durata di vita utile degli autoveicoli stessi, nonché ad assicurare che i veicoli particolarmente inquinanti siano ritirati dalla circolazione fintantoché non si trovino in uno stato di manutenzione corretta;

(21) considerando che una cattiva regolazione ed un'insufficiente manutenzione del motore risultano pregiudizievoli per il motore stesso e per l'ambiente, dato il maggior inquinamento e il più elevato consumo di carburante che ne derivano; che è importante produrre mezzi di trasporto che rispettino l'ambiente;

(22) considerando che, nel caso dei motori ad accensione per compressione (motori diesel), la misurazione dell'opacità dei fumi è considerata un indicatore sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni;

(23) considerando che, nel caso dei motori ad accensione a scintilla (motori a benzina) convenzionali, la misurazione delle emissioni di ossido di carbonio all'uscita del tubo di scarico dei veicoli, effettuata con motore al minimo, si ritiene dia un'indicazione sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni;

(24) considerando che la percentuale dei veicoli respinti al controllo tecnico a motivo delle emissioni di scarico rischia di essere elevata qualora i veicoli non siano stati sottoposti ad una manutenzione regolare;

(25) considerando che per i veicoli dotati di motore a benzina le cui norme di omologazione prescrivono la dotazione obbligatoria di sistemi perfezionati di controllo delle emissioni, quali marmitte catalitiche a circuito chiuso a tre vie e con regolazione a sonda lambda, le norme sul controllo periodico delle emissioni devono essere più severe che per i veicoli convenzionali;

(26) considerando che gli Stati membri possono eventualmente escludere dal campo di applicazione della presente direttiva alcune categorie di veicoli d'interesse storico; che essi possono anche stabilire proprie norme di controllo per tali veicoli; che quest'ultima facoltà non deve avere come conseguenza l'applicazione di norme più severe di quelle cui i veicoli in questione dovevano essere conformi originariamente;

(27) considerando che è necessario poter adattare gradualmente la presente direttiva per tener conto dei progressi realizzati nel campo della costruzione dei veicoli, che facilitano l'ispezione durante il ciclo di utilizzazione dei medesimi, nonché dei progressi delle tecniche di controllo destinati a meglio riflettere le condizioni reali di impiego;

(28) considerando che la direttiva 92/6/CEE [2] impone il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di veicoli a motore;

---

[1] Direttiva 71/320/CEE del Consiglio, del 26 luglio 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU n. L 202 del 6. 9. 1971, pag. 37). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 91/422/CEE (GU n. L 233 del 22. 8. 1991, pag. 21).

[2] Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU n. L 57 del 2. 3. 1992, pag. 27).

(29) considerando che, in attesa dell'evoluzione delle tecnologie dei limitatori di velocità che ne consentano un più agevole controllo, questi ultimi possono già nondimeno essere sottoposti, durante il controllo tecnico e quando ciò sia possibile, a una serie di verifiche di taluni elementi;

(30) considerando che, attualmente, il funzionamento corretto dei limitatori di velocità viene controllato dagli Stati membri con qualsiasi sistema essi ritengano appropriato; che si intende armonizzare successivamente le procedure e le norme di prova;

(31) considerando che occorre che la Commissione valuti il corretto funzionamento dei limitatori di velocità in base all'esperienza effettiva e presenti una relazione al Consiglio; che, se ciò risulti necessario, le conclusioni della relazione costituiranno la base per qualsiasi ulteriore proposta per quanto riguarda l'evoluzione della normativa applicabile ai limitatori di velocità;

(32) considerando che le prescrizioni relative ai taxi e alle ambulanze sono analoghe a quelle relative alle automobili private; che quindi gli elementi da sottoporre a controllo possono essere simili, anche se la periodicità delle prove è diversa;

(33) considerando che, visti gli effetti che si attendono dalla presente direttiva nel settore in questione e alla luce del principio di sussidiarietà, le misure comunitarie previste dalla stessa sono necessarie per giungere ad un'armonizzazione della normativa in materia di controllo tecnico, al fine di evitare distorsioni di concorrenza fra i trasportatori e di garantire che i veicoli siano regolati e sottoposti a manutenzione in modo corretto; che questi obiettivi non possono essere pienamente realizzati dai singoli Stati membri;

(34) considerando che la presente direttiva non pregiudica gli obblighi degli Stati membri relativamente ai termini ultimi per la trasposizione nel diritto interno e per l'applicazione delle direttive abrogate,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPITOLO I

Disposizioni generali

Articolo 1

1. In ciascuno Stato membro i veicoli a motore immatricolati in tale Stato, nonché i loro rimorchi e semirimorchi, sono sottoposti ad un controllo tecnico periodico in base alla presente direttiva e in particolare agli allegati I e II.

2. Le categorie di veicoli da controllare, la periodicità del controllo tecnico e gli elementi da controllare obbligatoriamente sono indicati negli allegati I e II.

Articolo 2

Il controllo tecnico previsto dalla presente direttiva deve essere effettuato dallo Stato a da organismi a vocazione pubblica incaricati di tale compito oppure da organismi o impianti da esso designati, di natura eventualmente privata, debitamente autorizzati e che agiscono sotto la sua diretta sorveglianza. Quando impianti designati quali centri di controllo tecnico dei veicoli operano anche come officine per la riparazione dei veicoli, gli Stati membri si adoperano in modo particolare affinché siano garantite l'obiettività e l'elevata qualità di tali controlli.

Articolo 3

1. Gli Stati membri adottano i provvedimenti che ritengono necessari perché si possa dimostrare che il veicolo è stato sottoposto, con esito positivo, ad un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva.

Tali provvedimenti sono comunicati agli altri Stati membri e alla Commissione.

2. Ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato da un altro Stato membro comprovante che un veicolo a motore immatricolato in quest'ultimo Stato, nonché il suo rimorchio o semirimorchio, sono stati sottoposti con esito positivo ad un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva, come se avesse esso stesso rilasciato detto attestato.

3. Gli Stati membri applicano le procedure appropriate per stabilire, per quanto possibile, che le prestazioni dei dispositivi di frenatura dei veicoli immatricolati nei rispettivi territori soddisfino i requisiti di cui alla presente direttiva.

CAPITOLO II

Eccezioni e deroghe

Articolo 4

1. Gli Stati membri hanno la facoltà di escludere dal campo di applicazione della presente direttiva i veicoli delle forze armate, delle forze dell'ordine e dei pompieri.

2. Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono escludere dal campo d'applicazione della

presente direttiva o assoggettare a disposizioni speciali taluni veicoli utilizzati in condizioni eccezionali, nonché i veicoli che non utilizzano, o quasi, le strade pubbliche, compresi quelli considerati di interesse storico e costruiti prima del 1° gennaio 1960, o che sono temporaneamente ritirati dalla circolazione.

3. Gli Stati membri possono, previa consultazione della Commissione, stabilire proprie norme di controllo per quanto riguarda i veicoli considerati di interesse storico.

Articolo 5

Nonostante le disposizioni degli allegati I e II, gli Stati membri possono:

— anticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio e, se necessario, sottoporre il veicolo a controllo prima della sua immatricolazione;

— ridurre l'intervallo tra due successivi controlli tecnici obbligatori;

— rendere obbligatorio il controllo tecnico dell'equipaggiamento opzionale;

— aumentare il numero degli elementi da controllare;

— estendere l'obbligo del controllo tecnico periodico ad altre categorie di veicoli;

— prescrivere ulteriori controlli speciali;

— prescrivere norme minime di efficienza di frenatura più elevati e includere controlli a fronte di pesi a carico più elevati rispetto a quelli precisati nell'allegato II per i veicoli immatricolati nei rispettivi territori, purché tali norme non siano più rigorose di quelle previste per l'omologazione originale del veicolo.

Articolo 6

1. In deroga alle disposizioni degli allegati I e II e fino al 1° gennaio 1993, gli Stati membri possono:

— posticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio,

— aumentare l'intervallo tra due successivi controlli tecnici obbligatori,

— ridurre il numero degli elementi da controllare,

— modificare le categorie di veicoli da sottoporre al controllo tecnico obbligatorio,

a condizione che, prima di tale data, tutti i veicoli commerciali leggeri di cui alla rubrica 5 dell'allegato I siano soggetti all'obbligo del controllo tecnico a norma della presente direttiva.

Tuttavia, negli Stati membri in cui, per questa categoria di veicoli, alla data del 26 luglio 1988 non esisteva un sistema di controllo tecnico periodico analogo a quello previsto dalla presente direttiva, sino al 1° gennaio 1995 si applica il paragrafo 1.

2. Per quanto riguarda le automobili private di cui alla rubrica 6 dell'allegato I, sino al 1° gennaio 1994 si applica il paragrafo 1.

Tuttavia, negli Stati membri in cui, per questa categoria di veicoli, al 31 dicembre 1991 non esisteva un sistema di controllo tecnico periodico analogo a quello previsto dalla presente direttiva, fino al 1° gennaio 1998 si applica il paragrafo 1.

CAPITOLO III

Disposizioni finali

Articolo 7

1. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, adotta le direttive particolari necessarie al fine di definire le norme e i metodi minimi concernenti il controllo degli elementi di cui all'allegato II.

2. Le modifiche che sono necessarie per l'adeguamento al progresso tecnico delle norme e dei metodi delle direttive particolari sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 8.

Articolo 8

1. La Commissione è assistita da un comitato per l'adeguamento al progresso tecnico della direttiva sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, in appresso denominato «comitato», composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.

2. Il comitato stabilisce il suo regolamento interno.

3. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista all'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, ai voti dei rappresentanti degli Stati membri è attribuita la ponderazione fissata nell'articolo precitato. Il presidente non partecipa al voto.

4. a) La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

b) Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte.

Articolo 9

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, non oltre il 31 dicembre 1998, una relazione sull'attuazione del controllo tecnico delle automobili private, accompagnata dalle proposte necessarie, in particolare per quanto riguarda la periodicità e il contenuto dei controlli.

2. La Commissione esamina, non oltre tre anni dopo l'introduzione del controllo periodico dei limitatori di velocità, se, in base all'esperienza acquisita, i controlli previsti sono sufficienti per individuare i limitatori di velocità difettosi o manomessi e se non sia necessario modificare la normativa in vigore.

Articolo 10

Le direttive elencate nell'allegato III, parte A, sono abrogate alla data indicata all'articolo 11, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini ultimi per la trasposizione e l'applicazione indicati nell'allegato III, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate devono essere intesi come riferimenti alla presente direttiva e devono essere letti secondo le tabelle di corrispondenza che figurano nell'allegato IV.

Articolo 11

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva non oltre il 9 marzo 1998. 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 adottate dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le principali disposizioni di diritto interno da essi adottate per conformarsi alla presente direttiva.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie all'attuazione del sistema di controllo previsto dalla presente direttiva.

Le misure adottate devono essere concrete, proporzionate e dissuasive.

Articolo 12

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

Articolo 13

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 20 dicembre 1996.

Per il Consiglio

Il Presidente

S. BARRETT

ALLEGATO I

CATEGORIE DI VEICOLI SOGGETTE AL CONTROLLO TECNICO E PERIODICITÀ DEI CONTROLLI

Categorie di veicoli	Periodicità del controllo tecnico
1. Veicoli a motore destinati al trasporto di persone e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
2. Veicoli a motore destinati al trasporto di merci la cui massa massima autorizzata supera i 3 500 kg	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
3. Rimorchi e semirimorchi la cui massa massima autorizzata supera i 3 500 kg	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
4. Taxi, ambulanze	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
5. Veicoli a motore, aventi almeno quattro ruote, destinati normalmente al trasporto di cose su strada, con una massa massima autorizzata non superiore a 3 500 kg, eccetto i trattori e le macchine agricole	Quattro anni dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni due anni
6. Veicoli a motore destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, sedile del conducente escluso, non è superiore a otto	Quattro anni dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni due anni

ALLEGATO II

ELEMENTI DA CONTROLLARE OBBLIGATORIAMENTE

Il controllo deve essere effettuato almeno sugli elementi indicati in appresso, purché essi si riferiscano all'equipaggiamento obbligatorio del veicolo sottoposto a controllo nello Stato membro interessato.

I controlli previsti dal presente allegato possono essere effettuati senza smontare i componenti del veicolo.

Qualora il veicolo presenti difetti riguardanti gli elementi sottoposti a controllo indicati in appresso, le autorità competenti degli Stati membri adottano una procedura che stabilisce le condizioni alle quali è autorizzata la circolazione del veicolo fino al superamento di un nuovo controllo tecnico.

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2, 3, 4, 5 E 6

1. Dispositivi di frenatura

Il controllo dei dispositivi di frenatura del veicolo verterà sui seguenti elementi. I risultati di prova ottenuti nel corso dei controlli dei dispositivi di frenatura devono corrispondere, per quanto possibile, ai requisiti tecnici di cui alla direttiva 71/320/CEE [1]

Elementi da controllare	*Cause del difetto*
1.1. Stato meccanico e funzionamento	
1.1.1. Assi degli eccentrici dei freni/leva del freno	— azionamento eccessivamente duro — usura del cuscinetto — usura eccessiva/gioco
1.1.2. Condizione e corsa del pedale del dispositivo di frenatura	— eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa — allentamento del freno reso difficile — superficie antisdrucciolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata
1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	— il tempo di riempimento del compressore è troppo lungo per assicurare una frenatura efficace — insufficiente pressione aria/vuoto per assicurare almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo d'avvertimento (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo) — perdita d'aria che causa considerevole caduta di pressione, o udibile rumore di perdite d'aria
1.1.4. Indicatore di pressione manometro dell'indicatore di pressione	— funzionamento difettoso dell'indicatore di pressione o del manometro

[1] Direttiva 71/320/CEE del Consiglio, del 26 luglio 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU n. L 202 del 6. 9. 1971, pag. 37). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 91/422/CEE della Commissione (GU n. L 233 del 22. 8. 1991, pag. 21).

Elementi da controllare	*Cause del difetto*
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	— fessurata o danneggiata, eccessiva usura — funzionamento difettoso della valvola di controllo — mancanza di affidabilità a livello dell'azionamento dell'alberino o della valvola — tenuta difettosa o perdite nel sistema, elementi di giunzione mal fissati — funzionamento insoddisfacente
1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio	— sistema di bloccaggio del freno a mano insufficiente — usura eccessiva a livello dell'asse della leva o del meccanismo di bloccaggio — corsa troppo lunga (cattiva regolazione)
1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico rapido, regolatori di pressione, ecc.)	— danneggiate, tenuta insufficiente (perdite d'aria) — eccessivo efflusso di olio dal compressore — fissaggio o supporto difettoso — efflusso di liquido del freno idraulico
1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio	— rubinetti di isolamento o valvola a chiusura automatica difettosi — fissaggio o montaggio difettoso — tenuta insufficiente
1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione	— danneggiato, corroso, tenuta insufficiente — dispositivo di spurgo inoperante — fissaggio inoperante o imperfetto
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	— servofreno difettoso o inefficace — difettosità o mancanza di tenuta del cilindro principale del freno — cilindro principale del freno malsicuro — insufficiente quantità di liquido per freni — cappuccio mancante del serbatoio del cilindro principale del freno — spia del liquido dei freni accesa o difettosa — funzionamento difettoso del dispositivo di allarme in caso di livello di liquido insufficiente
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	— rischio di non funzionamento o di rottura — tenuta insufficiente (perdite) a livello dei condotti o dei giunti — danneggiamenti o eccessiva corrosione — cattiva installazione
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	— rischio di non funzionamento o di rottura — danneggiamenti, punti di frizione, flessibili troppo corti o ritorti — tenuta insufficiente (perdite) a livello dei flessibili o dei giunti — eccessivo gonfiamento dei flessibili sotto pressione — porosità
1.1.13. Guarnizioni dei freni	— stato di avanzata usura — contaminazione (da olio, grasso, ecc.)

Elementi da controllare	*Cause del difetto*
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	— usura fortemente avanzata, forte graffiatura superficiale, incrinatura, fratture o altri difetti che compromettano la sicurezza — tamburi o dischi sporchi (olio, grasso, ecc.) — piatto fissato male
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	— cavi danneggiati, flessione — usura o corrosione fortemente avanzata — mancanza di sicurezza a livello delle giunzioni di cavi tiranti — fissazione dei cavi insufficiente — qualsiasi ostacolo a libero movimento del sistema frenante — movimento anormale della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura
1.1.16. Cilindri dei freni (ivi compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	— fessurati o danneggiati — non stagni — montaggio difettoso — stato di avanzata corrosione — corsa eccessiva del cilindro — rivestimento di protezione contro la polvere (cappuccio parapolvere) mancante o fortemente danneggiato
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	— giunzione difettosa — imperfetta regolazione — meccanismo grippato, non funzionante — mancante
1.1.18. Dispositivi di regolazione automatica	— movimento grippato o anormale a seguito di eccessiva usura o di imperfetta regolazione — funzionamento difettoso
1.1.19. Freno di rallentamento (per i veicoli dotati di tale dispositivo)	— cattivo montaggio o difetto degli accoppiatori — funzionamento difettoso
1.2. Prestazioni e efficienza del freno	
1.2.1. Prestazioni (graduale aumento fino allo sforzo massimo)	— sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote — sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo — frenatura non gradualmente moderabile (blocco) — tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi delle ruote — fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura (dischi deformati o tamburi ovalizzati)

Elementi da controllare	*Cause del difetto*
1.2.2. Efficienza	— coefficienti di frenatura in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse, ove praticabile, inferiore ai valori seguenti: categoria 1: 50 % (1) categoria 2: 43 % (2) categoria 3: 40 % (3) categoria 4: 50 % categoria 5: 45 % (4) categoria 6: 50 % — o un coefficiente di frenatura inferiore ai valori di riferimento se specificati dal costruttore del veicolo per quell'asse (5)
1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)	
1.3.1. Prestazioni	— freno(i) inoperante(i) su un lato — sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota — frenatura non gradualmente variabile (blocco) — sistema di frenatura automatico non funzionante nel caso di rimorchi
1.3.2. Efficienza	— per tutte le categorie di veicoli, un coefficiente di frenatura inferiore al 50 % (6) delle prestazioni del freno di servizio di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse
1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)	
1.4.1. Prestazioni	— freno non funzionante su un lato
1.4.2. Efficienza	— per tutte le categorie di veicoli, un coefficiente di frenatura inferiore al 16 % in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, inferiore al 12 % in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più alto
1.5. Prestazioni del sistema di rallentamento o del freno sullo scarico	— efficacia non moderabile (sistema di rallentamento) — difettose
1.6. Sistema antibloccaggio dei freni	— cattivo funzionamento del dispositivo di sicurezza — difettoso

(1) 48 % per i veicoli della categoria 1 non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1° ottobre 1991 (entrata in vigore del divieto della prima messa in circolazione senza omologazione europea di componente) [direttiva 71/320/CEE, quale modificata dalla direttiva 88/194/CEE della Commissione (GU n. L 92 del 9. 4. 1988, pag. 47)].

(2) 45 % per i veicoli immatricolati dopo il 1988 o dalla data di applicazione nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE, quale modificata dalla direttiva 85/647/CEE della Commissione (GU n. L 380 del 31. 12. 1985, pag. 1), a seconda di quale data sia posteriore.

(3) 43 % per i rimorchi e i semirimorchi immatricolati dopo il 1988 o dalla data di applicazione nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE, quale modificata dalla direttiva 85/647/CEE della Commissione, a seconda di quale data sia posteriore.

(4) 50 % per i veicoli della categoria 5 immatricolati dopo il 1988 o dalla data di applicazione nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE, quale modificata dalla direttiva 85/647/CEE della Commissione, a seconda di quale data sia posteriore.

(5) Il valore di riferimento per l'asse del veicolo è lo sforzo di frenatura (espresso in Newton) necessario per conseguire la forza di frenatura minima prescritta al peso del veicolo all'atto della presentazione al controllo.

(6) Per i veicoli delle categorie 2 e 5 le prestazioni minime del freno di soccorso saranno 2,2 m/s^2 (la direttiva 71/320/CEE, quale modificata dalla direttiva 85/647/CEE, non riguarda le prestazioni del freno di soccorso).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 E 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 E 6
2. Sterzo e volante	**2. Sterzo**
2.1. Stato meccanico	2.1. Stato meccanico
2.2. Volante dello sterzo	2.2. Gioco dello sterzo
2.3. Gioco dello sterzo	2.3. Fissaggio del sistema di sterzo
	2.4. Cuscinetti della ruota
3. Visibilità	**3. Visibilità**
3.1. Campo di visibilità	3.1. Campo di visibilità
3.2. Vetri	3.2. Vetri
3.3. Retrovisori	3.3. Retrovisori
3.4. Tergicristallo	3.4. Tergicristallo
3.5. Lavavetro	3.5. Lavavetro
4. Luci, riflettori e circuito elettrico	**4. Impianto elettrico**
4.1. Proiettori abbaglianti e anabbaglianti	4.1. Proiettori abbaglianti e anabbaglianti
4.1.1. Stato e funzionamento	4.1.1. Stato e funzionamento
4.1.2. Orientamento	4.1.2. Orientamento
4.1.3. Commutazione	4.1.3. Commutazione
4.1.4. Efficacia visiva	
4.2. Luci di posizione e luci d'ingombro	4.2. Stato e funzionamento, stato dei vetri protettivi, colore ed efficacia visiva
4.2.1. Stato e funzionamento	4.2.1. Luci di posizione
4.2.2. Colore ed efficacia visiva	4.2.2. Luci di arresto
	4.2.3. Indicatori luminosi di direzione
	4.2.4. Proiettori di retromarcia
	4.2.5. Proiettori fendinebbia
	4.2.6. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore
	4.2.7. Catarifrangenti
	4.2.8. Luci di segnalazione di veicolo fermo
4.3. Luci di arresto	
4.3.1. Stato e funzionamento	
4.3.2. Colore ed efficacia visiva	
4.4. Indicatori luminosi di direzione	
4.4.1. Stato e funzionamento	
4.4.2. Colore ed efficacia visiva	
4.4.3. Commutazione	
4.4.4. Frequenza di lampeggiamento	
4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e luce posteriore per nebbia	
4.5.1. Posizione	
4.5.2. Stato e funzionamento	
4.5.3. Colore ed efficacia visiva	

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 E 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 E 6
4.6. Proiettori di retromarcia 4.6.1. Stato e funzionamento 4.6.2. Colore ed efficacia visiva	
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa di immatricolazione posteriore	
4.8. Catarifrangenti — Stato e colore	
4.9. Spie	
4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio	
4.11. Circuito elettrico	
5. Assi, ruote, pneumatici, sospensioni	**5. Assi, ruote, pneumatici, sospensioni**
5.1. Assi	5.1. Assi
5.2. Ruote e pneumatici	5.2. Ruote e pneumatici
5.3. Sospensioni	5.3. Sospensioni
6. Telaio ed elementi fissati al telaio	**6. Telaio ed elementi fissati al telaio**
6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio 6.1.1. Stato generale 6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori 6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante 6.1.4. Caratteristiche geometriche e stato del dispositivo posteriore di protezione, autocarri 6.1.5. Supporto della ruota di scorta 6.1.6. Dispositivo di accoppiamento dei veicoli trainanti, dei rimorchi e dei semirimorchi	6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio 6.1.1. Stato generale 6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori 6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante 6.1.4. Supporto della ruota di scorta 6.1.5. Sicurezza del dispositivo di accoppiamento (se del caso)
6.2. Cabina e carrozzeria 6.2.1. Stato generale 6.2.2. Fissaggio 6.2.3. Porte e serrature 6.2.4. Pavimento 6.2.5. Sedile del conducente 6.2.6. Predellini	6.2. Carrozzeria 6.2.1. Stato strutturale 6.2.2. Porte e serrature
7. Altri equipaggiamenti	**7. Altri equipaggiamenti**
7.1. Cinture di sicurezza	7.1. Fissaggio del sedile del conducente

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 E 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 E 6
7.2. Estintori	7.2. Fissaggio della batteria
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	7.3. Segnalatore acustico
7.4. Triangolo di segnalazione	7.4. Triangolo di segnalazione
7.5. Cassetta di pronto soccorso	7.5. Cinture di sicurezza 7.5.1. Sicurezza di montaggio 7.5.2. Stato delle cinture 7.5.3. Funzionamento
7.6. Cuneo(i) ferma ruota	
7.7. Segnalatore acustico	
7.8. Tachimetro	
7.9. Tachigrafo (presenza e sigillatura) — se previsto dal regolamento (CEE) n. 3821/85 [1], controllare l'integrità della targhetta tachigrafo — in caso di dubbio, controllare se la circonferenza nominale o le dimensioni del pneumatico corrispondono ai dati indicati sul tachigrafo — ove praticabile, controllare che i sigilli del tachigrafo ed altri eventuali sistemi di protezione non siano stati indebitamente manomessi	
7.10. Limitatori di velocità — ove possibile, controllare la presenza del limitatore di velocità, se prescritta dalla direttiva 92/6/CEE [2] — controllare l'integrità della targhetta del limitatore di velocità — ove praticabile, controllare che i sigilli del limitatore di velocità ed altri eventuali sistemi di protezione non siano stati indebitamente manomessi	
8. Effetti nocivi	**8. Effetti nocivi**
8.1. Rumori	8.1. Rumori

[1] Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'pparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU n. L 370 del 31. 12. 1985, pag. 8). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2479/95 delle Commissione (GU n. L 256 del 26. 10. 1995, pag. 8).

[2] Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU n. L 57 del 2. 3. 1992, pag. 27).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2, 3, 4, 5 e 6

8.2. Emissioni di gas di scarico

8.2.1. Autoveicoli con motore ad accensione a scintilla (benzina)

a) Se le emissioni non sono controllate da un sistema perfezionato di controllo delle emissioni quale un convertitore catalitico a circuito chiuso a tre vie con regolazione a sonda lambda, ad esempio:

1. esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe e dispersioni;
2. se del caso, esame visivo del sistema di controllo delle emissioni, volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento indispensabile.

Dopo un ragionevole periodo di condizionamento del motore (tenendo conto delle raccomandazioni del costruttore), si procede a misurare il tenore di ossido di carbonio (CO) nel gas di scarico con motore al minimo (motore disinnestato).

Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico deve essere dichiarato dal costruttore del veicolo. Ove tale dato non sia disponibile o le autorità degli Stati membri preposte ai controlli decidano di non considerarlo un valore di riferimento, il tenore di CO nel gas di scarico non deve superare i valori seguenti:

— per i veicoli immatricolati e messi in circolazione per la prima volta tra la data a partire della quale gli Stati membri hanno stabilito che tali veicoli debbano conformarsi alle disposizioni della direttiva 70/220/CEE [1] e il 1° ottobre 1986: CO — 4,5 % vol.;

— per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° ottobre 1986: CO — 3,5 % vol.

b) Se le emissioni sono controllate da un sistema perfezionato di controllo quale un convertitore catalitico a circuito chiuso a tre vie con regolazione a sonda lambda, ad esempio:

1. esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe o dispersioni e la completezza di tutte le parti;
2. esame visivo del sistema di controllo delle emissioni volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento richiesto;
3. determinazione dell'efficienza del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli mediante misurazione del valore lambda e del tenore di CO nel gas di scarico in conformità del punto 4 o delle procedure proposte dal costruttore e approvate all'atto dell'omologazione. Il veicolo sarà sottoposto a un periodo di condizionamento del motore, conformemente alle raccomandazioni del costruttore del veicolo, per ciascuna delle prove;
4. emissioni all'uscita del tubo di scarico — valori limite:

— misurazione con motore al minimo:
il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico deve essere quello dichiarato dal costruttore del veicolo. Qualore il dato relativo non sia disponibile, il tenore di CO non deve essere superiore a 0,5 % vol.;

— misurazione con motore al minimo accelerato, ad una velocità del motore (disinnestato) di almeno 2 000 min^{-1}:
tenore di CO: non superiore a 0,3 % vol.;
lambda: 1 ± 0,03 o conformemente alle specifiche del costruttore.

8.2.2. Autoveicoli con motore ad accensione per compressione (diesel)

Misurazione dell'opacità delle emissioni di scarico in libera accelerazione (motore in folle, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo). Il livello di concentrazione non dovrà essere superiore a quello registrato sulla piastrina conformemente alla direttiva 72/306/CEE [2]. Ove tale dato non sia ancora disponibile o le autorità degli Stati membri preposte ai controlli decidano di non utilizzare tale valore come riferimento, non dovranno essere superati i seguenti valori limite del coefficiente di assorbimento per:

— motori diesel ad aspirazione naturale: 2,5 m^{-1}

— motori diesel a turbocompressione: 3,0 m^{-1}

oppure valori equivalenti in caso di impiego di un tipo di apparecchio diverso da quello utilizzato per l'omologazione CE.

I veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 1980 sono esentati da tali requisiti.

8.2.3. Attrezzatura di controllo

Ai fini del controllo delle emissioni di scarico dei veicoli sono utilizzate apparecchiature atte a controllare accuratamente che i veicoli rispettino i valori limite prescritti o indicati dal costruttore.

8.2.4. Qualora all'atto dell'omologazione CE, un tipo di veicolo non abbia potuto rispettare i valori limite fissati dalla presente direttiva, gli Stati membri, sulla base di prove fornite dal costruttore, possono fissare valori limite più elevati per il tipo di veicolo in questione. Essi ne informano immediatamente la Commissione, la quale a sua volta ne informa gli altri Stati membri.

[1] Direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore (GU n. L 76 del 9. 3. 1970 pag. 1) e rettifica (GU n. L 81 dell'11. 4. 1970, pag. 15). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU n. L 100 del 19. 4. 1992, pag. 42).

[2] Direttiva 72/306/CEE del Consiglio, del 2 agosto 1972, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei veicoli (GU n. L 190 del 20. 8. 1972, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 89/491/CEE della Commissione (GU n. L 238 del 15. 8. 1989, pag. 43).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 E 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 E 6
8.3. Eliminazione dei disturbi radio	
9. Controlli supplementari per i veicoli adibiti al trasporto pubblico di persone	
9.1. Uscita(e) di sicurezza (compresi i martelli per infrangere i cristalli), targhette indicatrici della(e) uscita(e) di sicurezza	
9.2. Riscaldamento	
9.3. Sistema di aerazione	
9.4. Disposizione dei sedili	
9.5. Illuminazione interna	
10. Identificazione del veicolo	**10. Identificazione del veicolo**
10.1. Targa d'immatricolazione	10.1. Targa d'immatricolazione
10.2 Numero del telaio	10.2 Numero del telaio

ALLEGATO III

PARTE A

Direttive abrogate

(di cui all'articolo 10)

La direttiva 77/143/CEE del Consiglio, del 29 dicembre 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché le direttive che l'hanno modificata:

— direttiva 88/449/CEE del Consiglio,

— direttiva 91/225/CEE del Consiglio,

— direttiva 91/328/CEE del Consiglio,

— direttiva 92/54/CEE del Consiglio,

— direttiva 92/55/CEE del Consiglio,

— direttiva 94/23/CE della Commissione.

PARTE B

Direttiva	Termine ultimo	
	per la trasposizione	per l'applicazione
77/143/CEE (GU n. L 47 del 18. 2. 1977, pag. 47)	31 dicembre 1977	31 dicembre 1977
88/449/CEE (GU n. L 222 del 12. 8. 1988, pag. 10)	28 luglio 1990	28 luglio 1990
91/225/CEE (GU n. L 103 del 23. 4. 1991, pag. 3)	1° gennaio 1992	1° gennaio 1992
91/328/CEE (GU n. L 178 del 6. 7. 1991, pag. 29)	1° luglio 1993	1° luglio 1993
92/54/CEE (GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 63)	22 giugno 1993	22 giugno 1993
92/55/CEE (GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 68)	22 giugno 1993	
per i veicoli di cui al punto 8.2.1, lettera a) dell'allegato II		1° gennaio 1994
per i veicoli di cui al punto 8.2.2 dell'allegato II		1° gennaio 1996
per i veicoli di cui al punto 8.2.1, lettera b) dell'allegato II		1° gennaio 1997
94/23/CE (GU n. L 147 del 14. 6. 1994, pag. 6)	1° gennaio 1997	1° gennaio 1997

ALLEGATO IV

TABELLA DI CORRISPONDENZA N. 1

(dispositivo)

Nuova direttiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1						
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 1						
Articolo 2	Articolo 4						
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma	Articolo 5, paragrafo 1						
Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 5, paragrafo 2						
Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 5, paragrafo 3						
Articolo 3, paragrafo 3							Articolo 2
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 2						
Articolo 4, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 3						
Articolo 4, paragrafo 3							Articolo 4
Articolo 5 (trattini 1—6)	Articolo 3						
Articolo 5 (trattino 7)							
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1					
Articolo 6, paragrafo 2				Articolo 1, paragrafo 1			
Articolo 7, paragrafi 1—2			Articolo 1				

Nuova direttiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Articolo 8, paragrafi 1—4			Articolo 1				
Articolo 9, paragrafo 1				Articolo 3			
Articolo 9, paragrafo 2							
Articolo 10							
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 6	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafi 1—3	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 11, paragrafo 2		Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2		Articolo 5, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 3							
Articolo 12						Articolo 2, paragrafo 4	
Articolo 13							

TABELLA DI CORRISPONDENZA N. 2

(veicoli soggetti al controllo tecnico)

Nuova direttiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Allegato I	Allegato I						
Categoria 1	Categoria 1						
Categoria 2	Categoria 2						
Categoria 3	Categoria 3						
Categoria 4	Categoria 4						
Categoria 5		Articolo 1, paragrafo 2					
Categoria 6				Articolo 1, paragrafo 2			

TABELLA DI CORRISPONDENZA N. 3

(elementi di controllo obbligatori)

Nuova direttiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Allegato II (*)	Allegato II						
Nota introduttiva 1	Nota introduttiva 1						
Nota introduttiva 2					Articolo 1, paragrafo 1		
Nota introduttiva 3					Articolo 1, paragrafo 1		
Punto 1					Articolo 1,		
Punto 1.2					paragrafo 1		
Punto 1.2.1							Articolo 1
Punto 1.2.2							
Punto 1.3					Articolo 1,		
Punto 1.3.1					paragrafo 1		
Punto 1.3.2							Articolo 1
Punto 1.4					Articolo 1,		
Punto 1.4.1					paragrafo 1		
Punto 1.4.2							Articolo 1
Punto 1.5					Articolo 1,		
Punto 1.6					paragrafo 1		
Punto 2		Articolo 1,					
Punto 7.8		paragrafo 3					
Punto 7.9 (titolo) (trattini 1—3)	Articolo 1, paragrafo 3						
Punto 7.10 (trattini 1—3)							
Punto 8		Articolo 1,					
Punto 8.1		paragrafo 3					
Punto 8.2						Articolo 1,	
Punto 8.2.4						paragrafo 1	
Punto 8.3		Articolo 1,					
Punto 10.2		paragrafo 3					

(*) Nell'allegato II la categoria 4 (taxi e ambulanze) è trasferita dalla colonna di sinistra alla colonna di destra (insieme alle categorie 5 e 6).

DIRETTIVA 96/97/CE DEL CONSIGLIO

del 20 dicembre 1996

che modifica la direttiva 86/378/CEE relativa all'attuazione del principio della parità di trattamento tra gli uomini e le donne nei regimi professionali di sicurezza sociale

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 100,

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Parlamento europeo [2],

visto il parere del Comitato economico e sociale [3],

considerando che in base all'articolo 119 del trattato ciascuno Stato membro assicura l'applicazione del principio della parità delle retribuzioni tra i lavoratori di sesso maschile e quelli di sesso femminile per uno stesso lavoro; che per retribuzione si dovrebbero intendere il salario o lo stipendio di base ordinario o minimo e tutti gli altri vantaggi pagati direttamente o indirettamente, in contanti o in natura, dal datore di lavoro al lavoratore in ragione dell'impiego di quest'ultimo;

considerando che con la sentenza del 17 maggio 1990, nella causa C-262/88, Barber/Royal Exchange Assurance [4], la Corte di giustizia delle Comunità europee riconosce che tutte le forme di pensioni professionali costituiscono un elemento di retribuzione a norma dell'articolo 119 del trattato;

considerando che con la sentenza succitata, confermata dalla sentenza del 14 dicembre 1993, nella causa C-110/91 (Moroni/Collo GmbH) [5], la Corte interpreta l'articolo 119 del trattato nel senso che, in linea generale, sono vietate le discriminazioni tra uomini e donne nei regimi professionali di sicurezza sociale, e non soltanto quando si tratta di fissare l'età pensionabile o quando una pensione professionale viene offerta come compensazione all'atto di un licenziamento per motivi economici;

considerando che in base al protocollo n. 2 sull'articolo 119 del trattato allegato al trattato che istituisce la Comunità europea, le prestazioni a norma di un regime professionale di sicurezza sociale non sono considerate retribuzione se e nella misura in cui esse possono essere attribuite ai periodi di occupazione precedenti il 17 maggio 1990, salvo per i lavoratori o loro aventi diritto che, prima di detta data, abbiano promosso un'azione giudiziaria o introdotto un reclamo equivalente secondo il diritto nazionale applicabile;

considerando che nelle sentenze del 28 settembre 1994 [6], nella causa C-57/93 (Vroege/NCIV Instituut voor Volkshuisvesting BV) e nella causa C-128/93 (Fisscher/Voorhuis Hengelo BV), la Corte ha stabilito che il protocollo summenzionato non ha alcun effetto sul diritto all'affiliazione ad un regime pensionistico professionale, che resta disciplinato dalla sentenza del 13 maggio 1986, nella causa 170/84 (Bilka-Kaufhaus GmbH/Hartz) [7], e che la limitazione degli effetti nel tempo della sentenza del 17 maggio 1990, nella causa C-262/88 (Barber/Guardian Royal Exchange Assurance Group), non si applica al diritto all'affiliazione ad un regime pensionistico professionale; che la Corte ha altresì stabilito che le norme nazionali riguardanti i termini per il ricorso di diritto interno sono opponibili ai lavoratori che chiedono il riconoscimento del loro diritto d'iscrizione a un regime pensionistico aziendale, a condizione che esse non siano meno favorevoli di quelle relative ad analoghe azioni del sistema processuale nazionale e che non rendano in pratica impossibile l'esercizio di diritti riconosciuti dalla normativa comunitaria; che inoltre la Corte ha dichiarato che il fatto che un lavoratore possa reclamare l'iscrizione, con effetti retroattivi, a un regime pensionistico aziendale non consente allo stesso di esimersi dal versamento dei contributi concernenti il periodo d'iscrizione di cui trattasi;

considerando che l'esclusione dei lavoratori a ragione della natura del loro contratto di lavoro dall'accesso al regime di sicurezza sociale di un'impresa o di un settore può costituire una discriminazione indiretta contro le donne;

considerando che, nella sentenza del 9 novembre 1993 nella causa C-132/92 (Birds Eye Walls Ltd/Fredel M. Roberts) [8], la Corte ha inoltre precisato che l'articolo 119 del trattato non osta a che, nel calcolo dell'importo di una pensione di transizione versata dal datore di lavoro ai dipendenti di sesso maschile e femminile che hanno fruito di un prepensionamento per ragioni di

---

[1] GU n. C 218 del 23. 8. 1995, pag. 5.
[2] Parere espresso il 12 novembre 1996 (GU n. C 362 del 2. 12. 1996).
[3] GU n. C 18 del 22. 1. 1996, pag. 132.
[4] Racc. 1990, pag. I-1889.
[5] Racc. 1993, pag. I-6591.
[6] Rispettivamente Racc. 1994, pag. I-4541 e Racc. 1994, pag. I-4583.
[7] Racc. 1986, pag. I-1607.
[8] Racc. 1993, pag. I-5579.

salute e destinata a compensare, in particolare, la perdita di reddito dovuta al fatto che non è stata ancora raggiunta l'età richiesta per il versamento della pensione legale, si tenga conto dell'importo della pensione legale che sarà successivamente percepita e che quello della pensione transitoria sia ridotto di conseguenza, anche se, nella fascia di età compresa tra 60 a 65 anni, ciò ha come conseguenza che la ex dipendente percepisce una pensione transitoria inferiore a quella percepita dal suo omologo di sesso maschile, in quanto tale differenza equivale all'importo della pensione statale a cui la donna può avere diritto dall'età di 60 anni per i periodi lavorativi svolti presso il suddetto datore di lavoro;

considerando che la Corte, nella sentenza del 6 ottobre 1993, nella causa C-109/91 (Ten Oever/Stichting Bedrijfpensioenfonds voor het Glazenwasser-en Schoonmaakbedrijf) [1], nonché nelle sentenze 14 dicembre 1993 nella causa C-110/91 (Moroni/Collo GmbH), del 22 dicembre 1993, nella causa C-152/91 (Neath/Hugh Steeper Ltd) [2], e del 28 settembre 1994, nella causa C-200/91 (Coloroll Pension Trustees Limited/Russel and Others) [3], conferma che a norma della sentenza del 17 maggio 1990, nella causa C-262/88 (Barber/Guardian Royal Exchange Assurance Group), l'effetto diretto dell'articolo 119 del trattato può essere addotto ai fini dell'esigenza della parità di trattamento in materia di pensioni professionali soltanto per le prestazioni dovute per periodi di occupazione successivi al 17 maggio 1990, salvo per i lavoratori o i loro aventi diritto che, prima di detta data, abbiano promosso un'azione giudiziaria o introdotto un reclamo equivalente secondo il diritto nazionale applicabile;

considerando che, nelle sentenze suddette pronunciate nelle cause C-109/91, C-200/91 (Ten Oever/Stichting Bedrijfpensioenfonds voor het Glazenwassers-en Schoonmaakbedrijf), la Corte ribadisce che la limitazione nel tempo della sentenza Barber si applica alle pensioni di riversibilità e che pertanto la parità di trattamento in materia può essere fatta valere soltanto rispetto ai periodi di occupazione successivi al 17 maggio 1990, fatto salvo il caso delle persone che, prima di detta data, abbiano promosso un'azione giudiziaria o introdotto un reclamo equivalente secondo il diritto nazionale applicabile;

considerando inoltre che, nelle sentenze pronunciate nelle cause C-152/91 e C-200/91, la Corte precisa che i contributi dei lavoratori subordinati ad un regime pensionistico diretto a garantire una prestazione finale definita devono essere dello stesso importo per i lavoratori di sesso maschile e di sesso femminile poiché tali contributi rientrano nella sfera di applicazione dell'articolo 119 del trattato, mentre non può essere valutata alla luce di questa stessa disposizione la disparità dei contributi dei datori di lavoro versati nel quadro dei regimi a prestazioni definite, finanziati mediante capitalizzazione, derivanti dall'impiego di fattori attuariali differenti a seconda del sesso;

considerando che, nelle sentenze del 28 settembre 1994 [4], nella causa C-408/92 (Smith/Advel System) e nella causa C-28/93 (Van den Akker/Stiching Shell Pensioenfonds), la Corte dichiara che l'articolo 119 del trattato osta a che un datore di lavoro, il quale adotti i necessari provvedimenti per conformarsi alla sentenza del 17 maggio 1990 nella causa Barber (C-262/88), elevi l'età pensionabile delle donne al livello di quella degli uomini per quanto riguarda i periodi di occupazione compresi tra il 17 maggio 1990 e la data di entrata in vigore di detti provvedimenti; che invece per i periodi di occupazione successivi a detta data l'articolo 119 non gli vieta di procedere in maniera siffatta; che per i periodi di occupazione anteriori al 17 maggio 1990 il diritto comunitario non imponeva alcuna obbligazione tale da giustificare provvedimenti volti a ridurre a posteriori i vantaggi di cui le donne avevano beneficiato;

considerando che, nella suddetta sentenza pronunciata nella causa C-200/91 (Coloroll Pension Trustees Limited/Russel and Others), la Corte ha statuito che le prestazioni supplementari derivanti dai contributi versati a titolo puramente volontario dai lavoratori subordinati non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 119 del trattato;

considerando che fra le azioni previste nel suo terzo programma d'azione a medio termine (1991–1995) [5], per la parità di opportunità tra gli uomini e le donne, la Commissione mette nuovamente l'accento sull'adozione di provvedimenti appropriati per tener conto delle conseguenze della sentenza pronunciata il 17 maggio 1990 nella causa 262/88 (Barber/Guardian Royal Exchange Assurance Group);

considerando che per effetto di tale sentenza risultano necessariamente annullate talune disposizioni della direttiva 86/378/CEE del Consiglio [6] per quanto riguarda i lavoratori subordinati;

considerando che l'articolo 119 del trattato è direttamente applicabile e può essere invocato davanti ai giudici nazionali e questo avverso qualsiasi datore di lavoro, sia esso una persona fisica o una persona giuridica, e che spetta a detti giudici nazionali garantire la tutela dei diritti che questa disposizione conferisce ai singoli;

considerando tuttavia che, per ragioni di certezza del diritto, è necessario modificare la direttiva 86/378/CEE per adeguarne le disposizioni interessate dalla giurisprudenza Barber,

---

[1] Racc. 1993, pag. I-4879.
[2] Racc. 1993, pag. I-6953.
[3] Racc. 1993, pag. I-4389.
[4] Rispettivamente Racc. 1994, pag. I-4435 e Racc. 1994, pag. I-4527.
[5] GU n. C 142 del 31. 5. 1991, pag. 1.
[6] GU n. L 225 del 12. 8. 1986, pag. 40.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 86/378/CEE è modificata come segue:

1) L'articolo 2 è sostituito dal testo seguente:

«*Articolo 2*

1. Sono considerati "regimi professionali di sicurezza sociale" i regimi non regolati dalla direttiva 79/7/CEE aventi lo scopo di fornire ai lavoratori, subordinati o autonomi, raggruppati nell'ambito di un'impresa o di un gruppo di imprese, di un ramo economico o di un settore professionale o interprofessionale, prestazioni destinate a integrare le prestazioni fornite dai regimi legali di sicurezza sociale o di sostituirsi ad esse, indipendentemente dal fatto che l'affiliazione a questi regimi sia obbligatoria o facoltativa.

2. La presente direttiva non si applica:

a) ai contratti individuali dei lavoratori autonomi;

b) ai regimi dei lavoratori autonomi che hanno un solo membro;

c) nel caso dei lavoratori subordinati, ai contratti di assicurazione di cui non sia parte il datore di lavoro;

d) alle disposizioni facoltative dei regimi professionali offerte individualmente ai partecipanti per garantire loro:

— prestazioni complementari, oppure

— la scelta della data da cui decorreranno le prestazioni normali dei lavoratori autonomi o la scelta fra più prestazioni;

e) ai regimi professionali qualora le prestazioni siano finanziate da contributi versati dai lavoratori su base volontaria.

3. La presente direttiva non osta al fatto che un datore di lavoro conceda a determinate persone che hanno raggiunto l'età pensionabile a norma di un regime professionale, ma che non hanno ancora raggiunto l'età pensionabile per la concessione di una pensione legale, un complemento di pensione volto a perequare o a ravvicinare l'importo delle prestazioni globali rispetto alle persone di sesso opposto che si trovino nella stessa situazione avendo già raggiunto l'età della pensione legale, finché i beneficiari del complemento non abbiano raggiunto tale età.»

2) L'articolo 3 è sostituito dal testo seguente:

«*Articolo 3*

La presente direttiva si applica alla popolazione attiva, compresi i lavoratori autonomi, i lavoratori la cui attività è interrotta per malattia, maternità, infortunio o disoccupazione involontaria, e le persone in cerca di lavoro, ai lavoratori pensionati e ai lavoratori invalidi, nonché agli aventi causa di questi lavoratori in base alle legislazioni e/o pratiche nazionali.»

3) L'articolo 6 è sostituito dal testo seguente:

«*Articolo 6*

1. Nelle disposizioni contrarie al principio della parità di trattamento sono da includere quelle che si basano direttamente o indirettamente sul sesso, in particolare con riferimento allo stato coniugale o di famiglia, per:

a) definire le persone ammesse a partecipare ad un regime professionale;

b) stabilire se la partecipazione ad un regime professionale sia obbligatoria o facoltativa;

c) prevedere norme differenti per quanto riguarda l'età di accesso al regime o per quanto riguarda la durata minima di occupazione o di affiliazione al regime per ottenerne le prestazioni;

d) prevedere norme differenti, salvo quanto previsto alle lettere h) e i), per il rimborso dei contributi nel caso in cui il lavoratore lasci il regime senza aver soddisfatto le condizioni che gli garantiscono un diritto differito alle prestazioni a lungo termine;

e) stabilire condizioni differenti per la concessione delle prestazioni o fornire queste ultime esclusivamente ai lavoratori di uno dei due sessi;

f) stabilire limiti di età differenti per il collocamento a riposo;

g) interrompere il mantenimento o l'acquisizione dei diritti durante i periodi di congedo di maternità o di congedo per motivi familiari prescritti in via legale o convenzionale e retribuiti dal datore di lavoro;

h) fissare livelli differenti per le prestazioni, salvo se necessario per tener conto di elementi di calcolo attuariale che sono differenti per i due sessi nel caso di regimi nei quali le prestazioni sono definite in base ai contributi.

Nel caso di regimi a prestazioni definite, finanziate mediante capitalizzazione, alcuni elementi, i cui esempi sono riportati nell'allegato, possono variare sempreché l'ineguaglianza degli importi sia da attribuire alle conseguenze dell'utilizzazione di fattori attuariali che variano a seconda del sesso all'atto dell'attuazione del finanziamento del regime;

i) fissare livelli differenti per i contributi dei lavoratori;

fissare livelli differenti per i contributi dei datori di lavoro, salvo

— nel caso di regimi a contributi definiti quando si persegue lo scopo di perequare o ravvicinare gli importi delle prestazioni pensionistiche basate su detti contributi;

— nel caso di regimi a prestazioni definite, finanziate mediante capitalizzazione, quando i contributi dei datori di lavoro sono destinati a integrare la base finanziaria indispensabile per coprire il costo delle prestazioni definite;

j) prevedere norme differenti o norme applicabili unicamente ai lavoratori di un solo sesso, salvo quanto previsto alle lettere h) e i), per quanto riguarda la garanzia o il mantenimento del diritto a prestazioni differite nel caso in cui il lavoratore lasci il regime.

2. Quando l'erogazione di prestazioni che rientrano nel campo di applicazione della direttiva è lasciata alla discrezionalità degli organi di gestione del regime, questi ultimi devono rispettare il principio di parità di trattamento.»

4) L'articolo 8 è sostituito dal testo seguente:

«*Articolo 8*

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le disposizioni dei regimi professionali dei lavoratori autonomi contrarie al principio della parità di trattamento siano rivedute più tardi con effetto al 1° gennaio 1993.

2. La presente direttiva non osta al fatto che i diritti e gli obblighi relativi ad un periodo di affiliazione ad un regime professionale dei lavoratori autonomi anteriore alla revisione di tale regime rimangano disciplinati dalle disposizioni del regime in vigore nel corso di tale periodo.»

5) L'articolo 9 è sostituito dal testo seguente:

«*Articolo 9*

Relativamente ai regimi dei lavoratori autonomi, gli Stati membri possono differire l'attuazione obbligatoria del principio della parità di trattamento per quanto riguarda:

a) la fissazione del limite d'età per la concessione di pensioni di vecchiaia e di collocamento a riposo e le conseguenze che possono derivare per altre prestazioni, a loro scelta:

— fino alla data alla quale tale parità è realizzata nei regimi legali;

— o al più tardi fino a quando una direttiva imporrà tale parità;

b) le pensioni di reversibilità, finché il diritto comunitario non imponga il principio della parità di trattamento nei regimi legali di sicurezza sociale in materia;

c) l'applicazione dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera i), primo comma per tener conto degli elementi differenti di calcolo attuariale, al più tardi fino al 1° gennaio 1999.»

6) È inserito un nuovo articolo 9 bis così formulato:

«*Articolo 9 bis*

Il fatto che uomini e donne possano chiedere un'età pensionabile flessibile alle stesse condizioni non è considerato incompatibile con la presente direttiva.»

7) È aggiunto il seguente allegato:

«ALLEGATO

Esempi di elementi che possono variare per quanto attiene ai regimi a prestazioni definite, finanziate mediante capitalizzazione, di cui all'articolo 6, lettera h):

— la conversione in capitale di una parte della pensione periodica;

— il trasferimento dei diritti a pensione;

— una pensione di riversibilità pagabile ad un avente diritto in contropartita della rinuncia di una frazione della pensione annua;

— una pensione ridotta allorché il lavoratore opta per la pensione anticipata.»

Articolo 2

1. Qualsiasi misura di attuazione della presente direttiva, per quanto riguarda i lavoratori subordinati, deve comprendere tutte le prestazioni derivanti dai periodi di occupazione successivi al 17 maggio 1990 e ha effetto retroattivo a tale data, fatta eccezione per i lavoratori o i loro aventi diritto che, prima di questa data, abbiano promosso un'azione giudiziaria o proposto un reclamo equivalente a norma del diritto nazionale. In questo caso le misure di attuazione devono avere effetto retroattivo alla data dell'8 aprile 1976 e debbono comprendere tutte le prestazioni derivanti da periodi di occupazione successivi a tale data. Per gli Stati membri che hanno aderito alla Comunità dopo l'8 aprile 1976, tale data sarà sostituita dalla data in cui l'articolo 119 del trattato è divenuto applicabile sul loro territorio.

2. La seconda frase del paragrafo 1 non osta a che le norme nazionali relative ai termini per i ricorsi di diritto interno possano essere opposte ai lavoratori o ai loro aventi diritto che abbiano promosso un'azione giudiziaria o proposto un reclamo equivalente a norma del diritto nazionale prima del 17 maggio 1990, purché non siano meno favorevoli, per questo tipo di ricorsi, rispetto a ricorsi analoghi di natura interna e non rendano impossibile nella pratica l'esercizio del diritto comunitario.

3. Per gli Stati membri la cui adesione alla Comunità sia successiva al 17 maggio 1990 e che al 1° gennaio 1994 erano parti contraenti dell'accordo sullo Spazio economico europeo, la data del 17 maggio 1990 nei paragrafi 1 e 2 è sostituita da quella del 1° gennaio 1994.

Articolo 3

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° luglio 1997. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva tutti i dati utili per consentirle di redigere una relazione sull'applicazione della direttiva stessa.

Articolo 4

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 20 dicembre 1996.

Per il Consiglio

Il Presidente

S. BARRETT

DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO

del 20 dicembre 1996

sull'equipaggiamento marittimo

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Comitato economico e sociale [2],

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato [3],

(1) considerando che nel quadro della politica dei trasporti comune devono essere adottate ulteriori misure per garantire la sicurezza dei trasporti marittimi;

(2) considerando che la Comunità è seriamente preoccupata per gli incidenti marittimi, in particolare per quelli che causano la perdita di vite umane e l'inquinamento dei mari e dei litorali degli Stati membri;

(3) considerando che il rischio di incidenti marittimi può essere significativamente ridotto mediante norme comuni che assicurino alti livelli di sicurezza per le prestazioni dell'equipaggiamento sistemato a bordo delle navi; che norme e metodi di prova adeguati possono notevolmente influire sulle prestazioni future dell'equipaggiamento;

(4) considerando che le convenzioni internazionali prescrivono agli Stati di bandiera di assicurare che l'equipaggiamento sistemato a bordo delle navi sia conforme a taluni requisiti di sicurezza e di rilasciare i relativi certificati; che a tal fine sono state elaborate norme di prova per alcuni tipi di equipaggiamento marittimo dagli organismi internazionali di normalizzazione e dall'organizzazione marittima internazionale (IMO); che le norme di prova nazionali che attuano le norme internazionali lasciano un margine di discrezionalità alle autorità di certificazione, il cui livello di competenza e di esperienza non è uniforme; che ciò causa difformità nei livelli di sicurezza dei prodotti di cui le autorità nazionali competenti hanno certificato la conformità alle pertinenti norme internazionali in materia di sicurezza e forte riluttanza da parte degli Stati membri ad accettare, senza ulteriore verifica, di collocare a bordo delle navi che battono la loro bandiera un equipaggiamento approvato da un altro Stato membro;

(5) considerando che devono essere stabilite norme comuni atte ad eliminare le differenze nell'attuazione delle norme internazionali; che tali norme comuni avranno come risultato l'eliminazione dei costi superflui e di inutili procedure amministrative relative all'omologazione di tale equipaggiamento, il miglioramento delle condizioni operative e la posizione competitiva del trasporto marittimo comunitario, nonché la rimozione degli ostacoli tecnici agli scambi commerciali mediante il marchio di conformità apposto sull'equipaggiamento;

(6) considerando che, con la risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari [4], il Consiglio ha sollecitato la Commissione ad avanzare proposte volte ad armonizzare l'attuazione delle norme IMO e le procedure di approvazione dell'equipaggiamento marittimo;

(7) considerando che un'azione a livello comunitario è il solo modo possibile per raggiungere una siffatta armonizzazione in quanto gli Stati membri, agendo autonomamente o tramite gli organismi internazionali, non sono in grado di stabilire lo stesso livello di prestazioni dell'equipaggiamento in materia di sicurezza;

(8) considerando che una direttiva del Consiglio è lo strumento giuridico idoneo in quanto definisce un quadro atto a garantire un'applicazione uniforme e vincolante delle norme internazionali di prova da parte degli Stati membri;

---

[1] GU n. C 218 del 23. 8. 1995, pag. 9.

[2] GU n. C 101 del 3. 4. 1996, pag. 3.

[3] Parere del Parlamento europeo del 29 novembre 1995 (GU n. C 339 del 18. 12. 1995, pag. 21), posizione comune del Consiglio del 18 giugno 1996 (GU n. C 248 del 26. 8. 1996, pag. 10) e decisione del Parlamento europeo del 24 ottobre 1996 (GU n. 347 del 18. 11. 1996).

[4] GU n. C 271 del 7. 10. 1993, pag. 1.

(9) considerando che è opportuno trattare anzitutto l'equipaggiamento per il quale le principali convenzioni internazionali prescrivono l'obbligo di sistemazione a bordo e l'approvazione delle amministrazioni nazionali secondo le norme di sicurezza fissate dalle convenzioni o dalle risoluzioni internazionali;

(10) considerando che varie direttive assicurano la libera circolazione di taluni prodotti che potrebbero essere utilizzati tra l'altro come equipaggiamento a bordo ma che esse non disciplinano la certificazione dell'equipaggiamento da parte degli Stati membri in conformità delle convenzioni internazionali in materia; che, di conseguenza, l'equipaggiamento da sistemare a bordo deve essere disciplinato esclusivamente da nuove norme comuni;

(11) considerando che devono essere stabilite nuove norme di prova, preferibilmente a livello internazionale, per equipaggiamenti per i quali tali norme non esistano già o non siano sufficientemente dettagliate;

(12) considerando che gli Stati membri dovrebbero garantire che gli organismi notificati che valutano la conformità dell'equipaggiamento alle norme di prova siano indipendenti, efficienti e professionalmente capaci di svolgere i loro compiti;

(13) considerando che la conformità alle norme internazionali di prova può essere dimostrata nel migliore dei modi mediante le procedure di valutazione della conformità, come stabilito dalla decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura CE di conformità, da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica [1];

(14) considerando che la presente direttiva non limita in alcun modo il diritto concesso dalle convenzioni internazionali alle amministrazioni degli Stati di bandiera di eseguire prove operative di prestazione a bordo delle navi cui hanno rilasciato il certificato di sicurezza, sempreché tali prove non costituiscano una ripetizione delle procedure di valutazione della conformità;

(15) considerando che l'equipaggiamento contemplato dalla presente direttiva deve, in linea di massima, recare un marchio come prova della sua conformità alle prescrizioni di questa;

(16) considerando che gli Stati membri possono in taluni casi adottare provvedimenti temporanei atti a limitare o proibire l'uso di equipaggiamento recante il marchio di conformità;

(17) considerando che l'utilizzo di equipaggiamento sprovvisto del marchio di conformità può essere consentito in circostanze eccezionali;

(18) considerando che dev'essere seguita una procedura semplificata che coinvolga un comitato di regolamentazione al fine di modificare la presente direttiva,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva ha lo scopo di incrementare la sicurezza in mare e di prevenire l'inquinamento marino mediante l'applicazione uniforme degli strumenti internazionali relativi all'equipaggiamento elencato nell'allegato A da sistemare a bordo di navi per le quali certificati di sicurezza sono rilasciati da o per conto di Stati membri in conformità di convenzioni internazionali, nonché di garantire la libera circolazione di tale equipaggiamento nella Comunità.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

a) «procedure di valutazione della conformità»: le procedure descritte nell'articolo 10 e nell'allegato B della presente direttiva;

b) «equipaggiamento»: l'equipaggiamento elencato negli allegati A.1 e A.2 che deve essere sistemato a bordo della nave per essere utilizzato al fine di essere conforme con gli strumenti internazionali o che è volontariamente sistemato a bordo per essere utilizzato, e per il quale è richiesta l'approvazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera secondo gli strumenti internazionali;

c) «apparecchiature di radiocomunicazione»: apparecchiature richieste ai sensi del capitolo IV della convenzione SOLAS 1974, emendata in ordine al Global maritime distress and safety system (GMDSS) nel 1988, e apparecchi radiotelefonici ricetrasmittenti VHF richiesti dal regolamento III/6.2.1 della medesima convenzione;

d) «convenzioni internazionali»:

— la convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966 (LL66),

[1] GU n. L 220 del 30. 8. 1993, pag. 23.

— la convenzione sulla prevenzione delle collisioni in mare del 1972 (COLREG),

— la convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento del mare da parte delle navi del 1973 (MARPOL) e

— la convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS),

unitamente ai loro protocolli e successivi emendamenti, in vigore alla data di adozione della presente direttiva;

e) «strumenti internazionali»: le convenzioni internazionali in materia, le risoluzioni e le circolari dell'organizzazione marittima internazionale (IMO), nonché le norme di prova internazionali pertinenti;

f) «marchio»: il simbolo di cui all'articolo 11 e che figura nell'allegato D;

g) «organismo notificato»: un organismo designato dall'amministrazione nazionale competente di uno Stato membro ai sensi dell'articolo 9;

h) «sistemato a bordo»: l'equipaggiamento installato o collocato a bordo della nave;

i) «certificati di sicurezza»: i certificati rilasciati da o per conto di Stati membri secondo le convenzioni internazionali;

j) «nave»: qualsiasi nave marittima che rientra nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali, restando inteso che le navi da guerra non sono considerate;

k) «nave comunitaria»: una nave i cui certificati di sicurezza sono rilasciati da o per conto degli Stati membri secondo le convenzioni internazionali. La presente definizione non include i casi nei quali un'amministrazione di uno Stato membro rilasci un certificato per una nave su richiesta dell'amministrazione di un paese terzo;

l) «nave nuova»: una nave la cui chiglia sia stata impostata, o sia a uno stadio di costruzione equivalente, alla data o dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva. Ai fini della presente definizione, per «stadio di costruzione equivalente» si intende lo stadio in cui:

i) cominci una costruzione identificabile con una determinata nave e

ii) l'assemblaggio di detta nave sia cominciato e abbia raggiunto almeno 50 tonnellate o, se tale valore è inferiore, 1 % della massa prevista di tutto il materiale strutturale;

m) «nave esistente»: una nave che non sia una nave nuova;

n) «norme di prova»: le norme fissate da

— l'organizzazione marittima internazionale (IMO),

— l'organizzazione internazionale per la normalizzazione (ISO),

— la commissione elettrotecnica internazionale (CEI),

— il comitato europeo di normalizzazione (CEN),

— il comitato europeo di normalizzazione elettrotecnica (Cenelec), e

— l'istituto europeo per le norme di telecomunicazione (ETSI)

in vigore alla data di adozione della presente direttiva e stabilite, in conformità delle convenzioni internazionali in materia e delle risoluzioni e delle circolari dell'IMO per definire i metodi di prova e i risultati delle prove, ma solo nella forma specificata nell'allegato A;

o) «approvazione del tipo»: le procedure per la valutazione dell'equipaggiamento prodotto secondo le apposite norme di prova e il rilascio del relativo certificato.

Articolo 3

1. La presente direttiva si applica all'equipaggiamento destinato ad essere usato a bordo:

a) di una nave comunitaria nuova, che si trovi o meno all'interno della Comunità al momento della costruzione;

b) di una nave comunitaria esistente:

— che in precedenza non aveva a bordo tale equipaggiamento, o

— che ha sostituito l'equipaggiamento di cui la nave era precedentemente dotata, salvo quando le convenzioni internazionali consentano di non farlo,

che si trovi o meno all'interno della Comunità alla data in cui l'equipaggiamento viene sistemato a bordo.

2. La presente direttiva non si applica all'equipaggiamento che, alla data di entrata in vigore della presente direttiva, sia già stato sistemato a bordo di una nave.

3. Nonostante il fatto che l'equipaggiamento di cui al paragrafo 1 possa rientrare, ai fini delle norme sulla libera circolazione, nel campo d'applicazione di direttive diverse dalla presente, in particolare la direttiva 89/336/CEE del Consiglio, del 3 maggio 1989, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica [1], e la direttiva 89/686/

[1] GU n. L 139 del 23. 5. 1989, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 93/68/CEE (GU n. L 220 del 30. 8. 1993, pag. 1).

CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1989, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi di protezione individuale [1], tale equipaggiamento è soggetto unicamente alle disposizioni della presente direttiva, che esclude tutte le altre a tal fine.

Articolo 4

Ciascuno Stato membro o gli organismi che agiscono per suo conto, in occasione del rilascio o del rinnovo dei pertinenti certificati di sicurezza, si assicura che l'equipaggiamento a bordo delle navi comunitarie per cui rilasciano i certificati di sicurezza sia conforme alle prescrizioni della presente direttiva.

Articolo 5

1. L'equipaggiamento elencato nell'allegato A.1, sistemato a bordo di una nave comunitaria alla data cui all'articolo 20, paragrafo 1, secondo comma o successivamente, deve essere conforme ai requisiti previsti in materia dagli strumenti internazionali indicati in tale allegato.

2. La conformità dell'equipaggiamento ai requisiti ad esso applicabili delle convenzioni internazionali e delle pertinenti risoluzioni e circolari dell'IMO dev'essere attestata esclusivamente in base alle apposite norme di prova e alle procedure di valutazione della conformità di cui all'allegato A.1. Per tutti gli elementi elencati nell'allegato A.1 per i quali sono indicate norme di prova sia CEI che ETSI, tali norme sono alternative e il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità può decidere quali di esse utilizzare.

3. L'equipaggiamento elencato nell'allegato A.1 e fabbricato anteriormente alla data di cui al paragrafo 1 può essere immesso sul mercato e sistemato a bordo di una nave comunitaria, i cui certificati siano rilasciati da o per conto di uno Stato membro in conformità delle convenzioni internazionali, entro due anni dalla data di cui sopra, ove sia stato fabbricato in conformità delle procedure di approvazione del tipo in vigore nel territorio di detto Stato membro prima della data di adozione della presente direttiva.

Articolo 6

1. Gli Stati membri non vietano l'immissione sul mercato, o la sistemazione a bordo di una nave comunitaria, dell'equipaggiamento di cui all'allegato A.1 che rechi il marchio o risulti per altri motivi conforme alla presente direttiva e non rifiutano il rilascio o il rinnovo dei relativi certificati di sicurezza.

2. Una licenza radio deve essere rilasciata dall'autorità competente secondo le normative internazionali in materia di trasmissioni radio, prima del rilascio del relativo certificato di sicurezza.

Articolo 7

1. Dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva, la Comunità presenta una richiesta all'IMO o, se del caso, agli organismi europei di normalizzazione, affinché stabiliscano norme, comprese norme di prova dettagliate, per l'equipaggiamento elencato nell'allegato A.2.

2. La richiesta di cui al paragrafo 1 è presentata:

— dalla presidenza del Consiglio e dalla Commissione, quando è sottoposta all'IMO;

— dalla Commissione, secondo la direttiva 83/189/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche [2], quando è sottoposta agli organismi europei di normalizzazione. I mandati conferiti dalla Commissione mirano allo sviluppo di norme internazionali attraverso procedure di cooperazione tra gli organi europei e le loro controparti a livello internazionale.

3. Gli Stati membri compiono ogni sforzo affinché gli organismi internazionali, compresa l'IMO, intraprendano speditamente l'elaborazione di dette norme.

4. La Commissione sorveglia l'elaborazione delle norme di prova a scadenze regolari.

5. Qualora gli organismi internazionali, compresa l'IMO, omettano o rifiutino di adottare le opportune norme di prova per un determinato elemento dell'equipaggiamento entro un congruo periodo di tempo, possono essere adottate norme basate sui lavori degli organismi europei di normalizzazione, secondo la procedura di cui all'articolo 18.

6. Quando le norme di prova di cui al paragrafo 1 o 5 sono adottate o entrano in vigore per un determinato elemento dell'equipaggiamento, quest'ultimo può essere trasferito dall'allegato A.2 all'allegato A.1, secondo la procedura descritta nell'articolo 18. Le disposizioni dell'articolo 5 sono applicabili dalla data di tali trasferimenti.

[1] GU n. L 399 del 30. 12. 1989, pag. 18. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 93/95/CEE (GU n. L 276 del 9. 11. 1993, pag. 11).

[2] GU n. L 109 del 26. 4. 1983, pag. 8. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

Articolo 8

1. Una nave nuova che, indipendentemente dalla sua bandiera, non è registrata in uno Stato membro e deve essere trasferita nel registro di uno Stato membro, al momento del trasferimento deve essere sottoposta ad ispezione da parte dello Stato membro di accoglienza per verificare se le effettive condizioni del suo equipaggiamento corrispondano ai certificati di sicurezza e se siano conformi alla presente direttiva e rechino il relativo marchio oppure siano, secondo l'amministrazione di tale Stato membro, equivalenti al tipo di equipaggiamento approvato secondo quanto prescritto dalla presente direttiva.

2. Qualora tale equipaggiamento non rechi il marchio o l'amministrazione non lo ritenga equivalente, esso dovrà essere sostituito.

3. Per l'equipaggiamento ritenuto equivalente ai sensi del presente articolo, lo Stato membro rilascia un certificato che dev'essere custodito sempre con tale equipaggiamento. Tale certificato attesta che lo Stato membro di bandiera permette che l'equipaggiamento sia sistemato a bordo della nave e indica eventuali restrizioni o disposizioni concernenti il suo uso.

4. Per quanto concerne le apparecchiature di radiocomunicazione, l'amministrazione di bandiera richiede che esse non influiscano indebitamente sui requisiti relativi alla gamma delle frequenze radio.

Articolo 9

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi che hanno designato per esperire le procedure di cui all'articolo 10, indicando anche i compiti specifici assegnati a questi organismi notificati e i numeri d'identificazione attribuiti loro in precedenza dalla Commissione. Ciascun organismo fornisce allo Stato membro che intende designarlo informazioni complete che ne comprovino la conformità ai criteri stabiliti nell'allegato C.

2. Gli Stati membri procedono, almeno ogni due anni, per il tramite della loro amministrazione o di un organismo esterno imparziale da questa designato, a una verifica delle mansioni che gli organismi notificati svolgono per conto dell'amministrazione. La verifica accerta che l'organismo notificato continua ad essere conforme ai criteri elencati nell'allegato C.

3. Uno Stato membro che ha designato un organismo notificato deve ritirare tale designazione se constata che tale organismo non risponde più ai criteri elencati nell'allegato C. Lo Stato membro ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.

Articolo 10

1. La procedura di valutazione della conformità, le cui caratteristiche sono elencate dettagliatamente nell'allegato B, consiste in:

i) un esame CE del tipo (modulo B) e, prima che l'equipaggiamento sia immesso sul mercato, e a seconda della scelta operata dal fabbricante o dal suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità tra le possibilità indicate nell'allegato A.1, tutto l'equipaggiamento deve ottenere una delle seguenti dichiarazioni:

   a) dichiarazione CE di conformità al tipo (modulo C),

   b) dichiariazione CE di conformità al tipo (garanzia di qualità della produzione) (modulo D),

   c) dichiarazione CE di conformità al tipo (garanzia di qualità dei prodotti) (modulo E),

   d) dichiarazione CE di conformità al tipo (verifica sul prodotto) (modulo F), oppure

   ii) garanzia CE di qualità totale (modulo H).

2. La dichiarazione di conformità al tipo deve essere in forma scritta e contenere le informazioni specificate nell'allegato B.

3. Nei casi di equipaggiamento complessi prodotti singolarmente o in piccole quantità e non in serie o in massa, la procedura di valutazione della conformità può consistere nella verifica CE di un unico prodotto (modulo G).

4. La Commissione tiene un elenco aggiornato degli equipaggiamenti approvati e delle domande ritirate o respinte e le mette a disposizione delle parti interessate.

Articolo 11

1. L'equipaggiamento di cui all'allegato A.1, che è conforme ai pertinenti strumenti internazionali ed è fabbricato in conformità delle procedure di valutazione della conformità deve recare il marchio apposto dal fabbricante o dal suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità.

2. Il marchio sarà seguito dal numero di identificazione dell'organismo notificato che ha esperito la procedura di valutazione della conformità, se il suddetto organismo partecipa alla fase di controllo della produzione, e dalle ultime due cifre dell'anno in cui il marchio è stato apposto. Il numero di identificazione dell'organismo notificato deve essere apposto, sotto la sua responsabilità, dall'organismo stesso o dal fabbricante o dal suo rappresentate autorizzato stabilito nella Comunità.

3. La forma del marchio da utilizzarsi è illustrata nell'allegato D.

4. Il marchio è apposto sull'equipaggiamento o sulla relativa targhetta contenente i dati, in modo tale da essere visibile, leggibile e indelebile per tutto il periodo di utilizzo previsto per l'equipaggiamento. Tuttavia, laddove non sia possibile o giustificato a causa della natura dell'equipaggiamento, il marchio deve essere apposto sull'imballaggio del prodotto, su un'etichetta o su un foglio illustrativo.

5. È fatto divieto di apporre marchi o iscrizioni che potrebbero trarre in inganno i terzi sul significato o sulla grafica del marchio di cui alla presente direttiva.

6. Il marchio deve essere apposto alla fine della fase di produzione.

Articolo 12

1. Nonostante l'articolo 6, ciascuno Stato membro può adottare i provvedimenti necessari per garantire che controlli a campione siano effettuati sull'equipaggiamento recante il marchio che si trova sul loro mercato e che non è stato ancora sistemato a bordo, in modo da verificarne la conformità alla presente direttiva. I controlli a campione che non sono quelli previsti nei moduli per la valutazione della conformità di cui all'allegato B sono effettuati a spese dello Stato membro.

2. Nonostante l'articolo 6, dopo l'installazione a bordo di una nave comunitaria di un equipaggiamento conforme alla presente direttiva, la sua valutazione da parte dell'amministrazione dello Stato di bandiera di tale nave è consentita qualora prove operative di prestazione a bordo siano richieste dagli strumenti internazionali per ragioni di sicurezza e/o di prevenzione dell'inquinamento, e purché non costituiscano un duplicato delle procedure di valutazione della conformità già esperite. L'amministrazione dello Stato di bandiera può richiedere al fabbricante dell'equipaggiamento, al suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità o alla persona responsabile dell'immissione dell'equipaggiamento sul mercato nella Comunità di fornire i rapporti relativi all'ispezione/prova.

Articolo 13

1. Qualora uno Stato membro accerti, tramite un'ispezione o altrimenti, che un elemento dell'equipaggiamento di cui all'allegato A.1, pur recante l'apposito marchio, quando è correttamente installato, mantenuto in efficienza e utilizzato per gli scopi previsti, può pregiudicare la salute e/o la sicurezza dell'equipaggio, dei passeggeri o, se del caso, di altre persone, o danneggiare l'ambiente marino, esso adotta idonei provvedimenti temporanei per ritirare tale equipaggiamento dal mercato o per vietare o limitare la sua immissione sul mercato o la sua sistemazione o utilizzazione a bordo di una nave per cui rilascia certificati di sicurezza. Lo Stato membro informa immediatamente gli altri Stati membri e la Commissione di tale provvedimento, indicando le ragioni della propria decisione e, in particolare, se l'inosservanza della presente direttiva sia dovuta a:

a) inosservanza delle disposizioni dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2;

b) scorretta applicazione delle norme di prova di cui all'articolo 5, paragrafi 1 e 2;

c) carenze delle norme di prova stesse.

2. La Commissione inizia a consultarsi con le parti interessate appena possibile. Qualora, dopo tale consultazione, la Commissione riscontri che:

— i provvedimenti sono giustificati, essa provvede a informare immediatamente lo Stato membro che aveva assunto l'iniziativa e gli altri Stati membri; qualora la decisione di cui al paragrafo 1 sia attribuita a carenze delle norme di prova, la Commissione, previa consultazione delle parti interessate, sottopone entro due mesi la questione al comitato di cui all'articolo 18, se lo Stato membro che ha preso la decisione intende mantenerla, e avvia la procedura di cui all'articolo 18;

— i provvedimenti sono ingiustificati, essa provvede a informare immediatamente lo Stato membro che aveva assunto l'iniziativa e il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità.

3. Qualora un elemento dell'equipaggiamento non conforme rechi il marchio, lo Stato membro che esercita l'autorità su coloro che hanno apposto il marchio adotta opportuni provvedimenti e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

4. La Commissione provvede affinché gli Stati membri siano tenuti informati dello stato di avanzamento e dell'esito di tale procedura.

Articolo 14

1. In deroga all'articolo 5, in casi eccezionali di innovazione tecnica, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire che un equipaggiamento non conforme alle procedure di valutazione della conformità sia sistemato a bordo di una nave comunitaria qualora sia costatato, mediante prove o con altri mezzi, e a soddisfazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera, che il suddetto equipaggiamento è almeno altrettanto efficace quanto l'equipaggiamento conforme alle procedure di valutazione della conformità.

Per quanto riguarda le apparecchiature di radiocomunicazione, l'amministrazione dello Stato di bandiera richiede che esse non influiscano indebitamente sui requisiti relativi alla gamma delle frequenze radio.

2. Tali procedure di prova non devono comportare discriminazioni di sorta fra l'equipaggiamento prodotto nello Stato membro di bandiera e quello prodotto in altri Stati.

3. Lo Stato membro di bandiera rilascia un certificato per l'equipaggiamento che rientra nel campo di applicazione del presente articolo. Tale certificato, che deve sempre accompagnare l'equipaggiamento, contiene l'autorizzazione, da parte dello Stato membro di bandiera, a tenere a bordo della nave l'equipaggiamento, e le eventuali restrizioni o disposizioni relative all'uso dell'equipaggiamento stesso.

4. Nel caso in cui uno Stato membro consenta la sistemazione a bordo di una nave comunitaria di equipaggiamenti che rientrino nel campo di applicazione del presente articolo, detto Stato membro deve comunicare senza indugio alla Commissione e agli altri Stati membri gli elementi del caso, unitamente a tutte le pertinenti relazioni sulle prove, sugli accertamenti e sulle procedure di valutazione della conformità.

5. L'equipaggiamento di cui al paragrafo 1 è aggiunto all'allegato A.2 della presente direttiva secondo le procedure descritte nell'articolo 18.

6. Qualora una nave che detiene a bordo un equipaggiamento contemplato del paragrafo 1 è trasferita ad un altro Stato membro, lo Stato membro di bandiera di accoglienza può adottare i provvedimenti necessari, incluse se del caso prove e dimostrazioni pratiche, al fine di garantire che l'equipaggiamento sia almeno tanto efficace quanto l'equipaggiamento conforme alle procedure di valutazione della conformità.

Articolo 15

1. In deroga all'articolo 5, a fini di prova o valutazione e solo quando ricorrano i presupposti di seguito elencati, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire che un equipaggiamento che non è conforme con le procedure di valutazione della conformità o che non rientra nel campo di applicazione dell'articolo 14 possa essere sistemato a bordo di una nave comunitaria:

a) lo Stato membro rilascia un certificato, che deve sempre accompagnare l'equipaggiamento, contenente il permesso dello Stato membro di sistemare l'equipaggiamento a bordo della nave comunitaria e le eventuali restrizioni relative al suo uso;

b) il permesso deve essere limitato a un breve periodo di tempo;

c) l'equipaggiamento non deve essere ritenuto affidabile al punto da essere considerato sostitutivo di un equipaggiamento che soddisfa i requisiti della presente direttiva, il quale deve rimanere a bordo della nave comunitaria, essere funzionante e pronto all'uso immediato.

2. Per quanto riguarda le apparecchiature di radiocomunicazione, l'amministrazione di bandiera richiede che esse non influiscano indebitamente sui requisiti relativi alla gamma delle frequenze radio.

Articolo 16

1. Qualora l'equipaggiamento debba essere sostituito in un porto fuori dalla Comunità e vi siano circostanze eccezionali, che devono essere debitamente giustificate all'amministrazione dello Stato di bandiera e che non consentono in termini di tempo, ritardo e costi ragionevoli di sistemare a bordo un equipaggiamento CE conforme al tipo, può essere sistemato a bordo un equipaggiamento di altro tipo secondo la seguente procedura:

a) l'equipaggiamento deve essere accompagnato da una documentazione rilasciata da un organismo equivalente a un organismo notificato, nel caso in cui sia stato concluso un accordo tra la Comunità e il paese terzo per il riconoscimento reciproco di tali organismi;

b) se dovesse dimostrarsi impossibile procedere secondo le disposizioni di cui alla lettera a), è consentito sistemare a bordo l'equipaggiamento accompagnato da una documentazione rilasciata da uno Stato membro dell'IMO, che sia parte delle pertinenti convenzioni la quale certifichi la conformità ai requisiti IMO in materia, a condizione che siano rispettate le disposizioni dei paragrafi 2 e 3.

2. L'amministrazione dello Stato di bandiera viene informata immediatamente sulla natura e sulle caratteristiche del suddetto equipaggiamento.

3. L'amministrazione dello Stato di bandiera deve assicurare, alla prima occasione, che l'equipaggiamento di cui al paragrafo 1 e la documentazione sulle prove siano conformi ai requisiti richiesti dagli strumenti internazionali e dalla presente direttiva.

4. Per quanto riguarda le apparecchiature di radiocomunicazione, l'amministrazione dello Stato di bandiera richiede che esse non influiscano indebitamente sui requisiti relativi alla gamma delle frequenze radio.

Articolo 17

La presente direttiva può essere emendata secondo la procedura descritta nell'articolo 18, allo scopo di:

— applicare ai fini della presente direttiva i successivi emendamenti degli strumenti internazionali;

— aggiornare l'allegato A, sia introducendo un nuovo equipaggiamento, sia trasferendo un equipaggiamento dall'allegato A.2 all'allegato A.1 e viceversa;

— introdurre la possibilità di servirsi dei moduli B + C e del modulo H per gli equipaggiamenti di cui all'allegato A.1;

— includere altri organismi di normalizzazione nella definizione delle «norme di prova» di cui all'articolo 2.

Articolo 18

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito all'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti [1], secondo la procedura di cui al presente articolo.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista dall'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni al comitato viene attribuita ai voti dei rappresentanti degli Stati membri la ponderazione definita all'articolo precitato. Il presidente non partecipa alla votazione.

3. a) La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

b) Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Se il Consiglio non ha deliberato entro due mesi a decorrere dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte.

Articolo 19

Gli Stati membri si prestano assistenza reciproca ai fini dell'efficace attuazione della presente direttiva.

Articolo 20

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 giugno 1998.

Essi si applicano a decorrere del 1° gennaio 1999.

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

2. Gli Stati membri comunicano senza indugio alla Commissione il testo delle disposizioni legislative nazionali da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 21

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

Articolo 22

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 20 dicembre 1996.

Per il Consiglio

Il Presidente

S. BARRETT

[1] GU n. L 247 del 5. 10. 1993, pag. 19.

ALLEGATO A

Allegato A.1: Equipaggiamento per il quale esistono norme di prova dettagliate negli strumenti internazionali (1)

IN AGGIUNTA ALLE NORME DI PROVA INTERNAZIONALI SPECIFICAMENTE MENZIONATE, UN CERTO NUMERO DI DISPOSIZIONI, CHE DEVONO ESSERE CONTROLLATE ALL'ATTO DELL'ESAME DEL TIPO (APPROVAZIONE DEL TIPO) FIGURA NELLE REGOLE DELLA PERTINENTE CONVENZIONE

1. Mezzi di salvataggio

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Regola applicabile della convenzione SOLAS 74 emendata	Norme di prova internazionali (2)	Moduli per la valutazione della conformità					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	Salvagenti	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.1,31	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×		
2	Luci ad accensione automatica per salvagenti	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.1,31.2	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×		
3	Segnali fumogeni ad attivazione automatica per salvagenti	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.1,31.3	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×		
4	Cinture di salvataggio	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.2,32	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×		
5	Tute d'immersione	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.3,33	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×		
6	Cinture di salvataggio per tute d'immersione	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/33.1.2	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×		
7	Indumenti di protezione termica	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/34	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×		
8	Razzi a paracadute (pirotecnica)	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/35	Ris. IMO A 689 (17)		×		×		
9	Razzi manuali (pirotecnica)	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/36	Ris. IMO A 689 (17)		×		×		

10	Segnali fumogeni galleggianti (pirotecnica)	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/37	Ris. IMO A 689 (17)		×		×		
11	Apparecchi lanciasagole (pirotecnica)	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/49	Ris. IMO A 689 (17)		×		×		
12	Zattere di salvataggio gonfiabili	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/38,39	Ris. IMO A 689 (17)		×				
13	Zattere di salvataggio rigide	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/38,40	Ris. IMO A 689 (17)		×				
14	Sistemazioni per il gallegiamento libero delle zattere; dispositivo a distacco idrostatico	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/38.6.3	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×		
15	Imbarcazioni di salvataggio	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/41-46	Ris. IMO A 689 (17)		×			×	
16	Battelli di emergenza rigidi	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/47.1 e 2	Ris. IMO A 689 (17)		×			×	
17	Battelli di emergenza pneumatici	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/47	Ris. IMO A 689 (17)		×			×	
18	Dispositivi per la messa a mare dotati di paranchi e verricelli	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/48.1 e 2	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×	×	
19	Dispositivi di messa a mare a galleggiamento libero	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/48.1 e 3	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×		
20	Dispositivi di messa a mare a caduta libera	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/48.1 e 4	Ris. IMO A 689 (17)					×	

(1) Quando nella sesta colonna figura il modulo H, si deve intendere il modulo H più l'attestato di valutazione del progetto.
(2) Dove risultano citate le risoluzioni IMO, le norme sono quelle contenute nelle relative sezioni degli allegati alle risoluzioni ed escludono le disposizioni contenute nelle risoluzioni vere e proprie.

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Regola applicabile della convenzione SOLAS 74 emendata	Norme di prova internazionali	Moduli per la valutazione della conformità					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
21	Dispositivi per l'imbarco e la messa a mare	Reg. III/4 e III,30	Reg. III/48.1 e 5	Ris. IMO A 689 (17)		×			×	
22	Scalette per imbarco	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/48.7	Ris. IMO A 689 (17)		×	×	×		
23	Materiali retroriflettenti	Reg. III/4	Reg. III/30.2.7	Ris. IMO A 658 (16)		×	×	×		
24	Apparecchio radiotelefonico ricetrasmittente VHF	Reg. III/4	Reg. III/6.2.1	Ris. IMO A 694 (17) Ris. IMO A 762 (18) I-ETS 300.225 CEI 945, progetto CEI 1097-12		×	×	×	×	
25	Radarfaro SART	Reg. III/4	Reg. III/6.2.2	Ris. IMO A 530 (13) Ris. IMO A 697 (17) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1097-1 R. ITU 628		×	×	×	×	
26	Riflettore radar	Reg. III/4	Reg. III/38.5.1.14 Reg. III/41.8.30	Ris. IMO A 384 (X) ISO 8729		×	×	×	×	

2. Prevenzione dell'inquinamento marino

N.	Denominazione	Regola della convenzione MARPOL 73/78 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Regola applicabile della convenzione MARPOL 73/78 emendata	Norme di prova internazionali	Moduli per la valutazione della conformità					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
27	Impianto di filtraggio delle acque oleose (contenuto di olio minerale dell'effluente non superiore a 15 p.p.m.)	Allegato I Reg. 16(4),(5) e (7)	Allegato I Reg. 16 (1) e (2)	MEPC 60 (33)		×	×	×		

28	Rivelatori di interfaccia olio minerale/acqua	Allegato I Reg. 15 (3) (b)	Allegato I Reg. 15 (3) (b)	MEPC 5 (XIII)		×	×	×		
29	Misuratori del contenuto oleoso	Allegato I Reg. 16 (5)	Allegato I Reg. 16 (2)	MEPC 60 (33)		×	×	×		
30	Unità di processo da collegare agli impianti esistenti per la separazione delle acque oleose (contenuto di olio minerale dell'effluente non superiore a 15 p.p.m.)	Allegato I Reg. 16 (5)	Allegato I Reg. 16 (5)	Ris. IMO A 444 (XI)		×	×	×		
31	Apparecchiatura di segnalazione e controllo del contenuto oleoso della scarica per petroliere	Allegato I Reg. 15 (3)	Allegato I Reg. 15 (3)	Ris. IMO A 586 (14)		×	×	×		
32	Impianti per il trattamento dei liquami	Allegato IV Reg. 8 (b)	Allegato IV Reg. 8 (b)	MEPC 2 (VI)		×	×	×	×	

3. Protezione antincendio

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Regola applicabile della convenzione SOLAS 74 emendata	Norme di prova internazionali	Moduli per la valutazione della conformità					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
33	Materiali ad ignizione lenta per il sottofondo di copertura del ponte di coperta	Reg. II-2/34.8 Reg. II-2/49.3	Reg. II-2/34.8 Reg. II-2/49.3	Ris. IMO A 214 (VII) Ris. IMO A 687 (17) Circ. CSM IMO 549		×				
34	Estintori d'incendio portatili	Reg. II-2/6.1	Reg. II-2/6	EN 3		×	×	×		

4. Apparecchiature di navigazione

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Regola applicabile della convenzione SOLAS 74 emendata	Norme di prova internazionali	Moduli per la valutazione della conformità					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
35	Bussola magnetica	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (b)	Ris. IMO A 382 (X) Ris. IMO A 394 (17) CEI 945 ISO 449, 2269, 10316		×	×	×	×	
36	Bussola giroscopica	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (d)	Ris. IMO A 694 (17) Ris. IMO A 424 (XI) CEI 945 ISO 8728		×	×	×	×	
37	Impianto radar	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (g) Reg. V/12 (h)	Ris. IMO A 477 (XII) Ris. IMO A 694 (17) CEI 936 e 945		×	×	×	×	
38	Ausilio automatico per tracciamenti radar (ARPA)	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (j)	Ris. IMO A 422 (XI) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 872		×	×	×	×	
39	Ecometro	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (k)	Ris. IMO A 224 (VII) Ris. IMO A 694 (17) ISO 9875 CEI 945		×	×	×	×	
40	Apparecchio per la misurazione della velocità e della distanza	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (l)	Ris. IMO A 478 (XII) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1023		×	×	×	×	
41	Indicatore della velocità di accostata	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (n)	Ris. IMO A 526 (13) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945		×	×	×	×	

42	Radiogoniometro	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	Ris. IMO A 665 (16) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945		×	×	×	×	
43	Apparecchiatura Omega	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	Ris. IMO A 479 (XII) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1010		×	×	×	×	
44	Apparecchiatura Loran-C	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1075		×	×	×	×	
45	Apparecchiatura di radio-navigazione Decca	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1135		×	×	×	×	
46	Apparecchiatura GPS	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 Progetto CEI 1108-1		×	×	×	×	

5. Apparecchiature di radiocomunicazione

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Regola applicabile della convenzione SOLAS 74 emendata	Norme di prova internazionali	Moduli per la valutazione della conformità					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
47	Impianto radio VHF in grado di trasmettere e di ricevere in DSC e in radio-telefonia	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.1	Ris. IMO A 524 (13) Ris. IMO A 609 (15) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1097-3 e 1097-7 R. ITU 493,541 NET 300 162		×	×	×	×	
48	Ricevitore DSC VHF	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.2	Ris. IMO A 609 (15) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1097-3 e 1097-8 R. ITU 493,541 NET 300 338 NET 300.162		×	×	×	×	

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Regola applicabile della convenzione SOLAS 74 emendata	Norme di prova internazionali	Moduli per la valutazione della conformità					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
49	Radarfaro SART	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.3	Ris. IMO A 530 (13) Ris. IMO A 697 (17) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1097-1 R. ITU 628		×	×	×	×	
50	Ricevitore Navtex	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.4	Ris. IMO A 525 (13) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1097-6 R. ITU 540 & 625 NET 300 065		×	×	×	×	
51	Ricevitore EGC	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.5	Ris. IMO A 570 (14) Ris. IMO A 664 (16) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 Progetto CEI 1097-4 NET 300 460		×	×	×	×	
52	Impianto HF per informazioni sulla sicurezza in mare (ricevitore HF a banda stretta NBDP)	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.5	Ris. IMO A 700 (17) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e progetto 1097-11 R. ITU 491, 492, 625, 688 NET 300 067 NET 300 067/A1		×	×	×	×	
53	Radiofaro EPIRB da 406 MHz	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.6	Ris. IMO A 662 (16) Ris. IMO A 763 (18) Ris. IMO A 696 (17) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1097-2 R. ITU 633 NET 300 066		×	×	×	×	

54	Radiofaro a banda larga EPIRB	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.6	Ris. IMO A 661 (16) Ris. IMO A 662 (16) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 Progetto CEI 1097-5 R. ITU 632 Manuale di definizione del sistema Inmarsat (SDM) NET 300 372		×	×	×	×	
55	Ricevitore da 2 182 kHz	Reg. IV/14	Reg. IV/7.2	Ris. IMO A 383 (X) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 CEI 1097-15 NET 300 441 UIT-R M 219		×	×	×	×	
56	Generatore di segnale di allarme bitonale	Reg. IV/14	Reg. IV/7.3	Ris. IMO A 421 (XI) Ris. IMO A 571 (14) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 CEI 1097-16 NET 300 373 UIT-R M 219		×	×	×	×	
57	Impianto radio a MF in grado di trasmettere e di ricevere in DSC e radiotelefonia	Reg. IV/14	Reg. IV/9.1.1 Reg. IV/10.1.2	Ris. IMO A 610 (15) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1097-3 e 1097-9 R. ITU M 493,541 NET 300 373 NET 300 338 UIR-R M 219		×	×	×	×	
58	Radiotelefono a MF Ricevitore DSC	Reg. IV/14	Reg. IV/9.1.2 Reg. IV/10.1.3	Ris. IMO A 610 (15) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1097-3 e 1097-10 R. ITU 493,541 NET 300 373 NET 300 338		×	×	×	×	

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Regola applicabile della convenzione SOLAS 74 emendata	Norme di prova internazionali	Moduli per la valutazione della conformità					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
59	Apparecchiatura Inmarsat-A SES	Reg. IV/14	Reg. IV/10.1.1	Ris. IMO A 570 (14) Ris. IMO A 698 (17) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 SDM		×	×	×	×	
60	Apparecchiatura Inmarsat-C SES	Reg. IV/14	Reg. IV/10.1.1	Ris. IMO A 570 (14) Ris. IMO A 663 (16) Ris. IMO A 664 (16) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 SDM progetti CEI 1097-4 NET 300 460		×	×	×	×	
61	Impianto radio a MF/HF in grado di trasmettere e di ricevere in DSC, NBDP e radiotelefonia	Reg. IV/14	Reg. IV/10.2.1	Ris. IMO A 613 (15) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1097-3 e 1097-9 e 1097-11 R. ITU 493, 541, 476, 492, 625 NET 300 067 NET 300 373 NET 300 338		×	×	×	×	
62	Radiotelefono Ricevitore MF/HF DSC	Reg. IV/14	Reg. IV/10.2.2	Ris. IMO A 613 (15) Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 e 1097-3 e 1097-10 R. ITU 493 NET 300 373 NET 300 338		×	×	×	×	

Allegato A.2: Equipaggiamento per il quale non esistono norme di prova dettagliate negli strumenti internazionali

1. Mezzi di salvataggio

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Norme di prova internazionali
1	Messa a mare mediante scivolo di evacuazione e piattaforma di imbarco	Reg. III/48.5	
2	Dispositivi per la messa a mare delle zattere di salvataggio	Reg. III/4 & III,30	Ris. IMO A 689 (17)

2. Protezione antincendio

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Norme di prova internazionali
3	Materiali diversi dall'acciaio per tubolature che attraversano divisioni di classe «A» e «B»	Reg. II-2/18.2.1	Per tubolature di plastica: Ris. IMO A 753 (18)
4	Materiali diversi dall'acciaio per tubolature di adduzione di olio o di olio combustibile	Reg. II-2/18.2.2	
5	Estintori non portatili e trasportabili	Reg. II-2/6.1 Reg. II-2/7.1.3, 7.2.3 & 7.3.1	
6	Apparecchio di respirazione per pompieri	Reg. II-2/17.1.2	
7	Sistema antincendio a sprinkler (limitato alle teste spruzzatrici e al sistema automatico di estinzione incendi «a sprinkler» e di segnalazione di incendi	Reg. II-2/12.3, 36.1.2 & 36.2 Reg. 41-2 par. 5 & 52.2	ISO 6182
8	Ugelli spruzzatori per impianti fissi di estinzione incendi ad acqua spruzzata sotto pressione costante per locali macchine	Reg. II-2/10.1	
9	Ugelli spruzzatori per impianti fissi di estinzione incendi ad acqua spruzzata sotto pressione per spazi di categoria speciale	Reg. II-2/37.1.3	Ris. IMO A 123 (V)
10	Mezzi di avviamento in condizioni di bassa temperatura per gruppi elettrogeni (dispositivi di avviamento)	Reg. II-1/44.2	
11	Manichette da incendio	Reg. II-2/4.7.1	

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Norme di prova internazionali
12	Boccalini a doppio uso	Reg. II-2/4.8.4 Reg. II-2/41 — 2 par. 1.5	
13	Lampada elettrica di sicurezza	Reg. II-2/17.1.1.4	
14	Rivelatore di fumo	Reg. II-2/13.3.2	
15	Rivelatore di calore	Reg. II-2/13.3.3	
16	Materiale del sottofondo di rivestimento del ponte, rischi di esplosione e emanazioni tossiche	Reg. II-2/34.8 Reg. II-2/49.3	Ris. IMO A 687 (17)
17	Protezione antincendio, ponti e paratie di classe «A» e «B»	Reg. II-2/3.3.5 Reg. II-2/3.4.4	Ris. IMO A 754 (18)
18	Dispositivi per impedire il passaggio di fiamme nelle cisterne delle petroliere	Reg. II-2/59.1.5 Reg. II-2/59.1.9.4 & 59.2	Circ. CSM IMO 373/Rev. 1 Circ. CSM IMO 450/Rev. 1
19	Materiali non combustibili usati nelle divisioni di classe «A», «B» e «C»	Reg. II-2/3.1 Reg. II-2/3.3.4 Reg. II-2/3.4.3 Reg. II-2/3.5	Ris. IMO A 472 (XII)

3. Attrezzature di radiocomunicazioni

N.	Denominazione	Regola della convenzione SOLAS 74 emendata (se è richiesta l'approvazione del tipo)	Norme di prova internazionali
20	Radiofaro EPIRB VHF	Reg. IV/14	Ris. IMO A 612 (15) Ris. IMO A 662 Ris. IMO A 694 (17) CEI 945 R.ITU 693

ALLEGATO B

Moduli per la valutazione della conformità

ESAME CE DEL TIPO (MODULO B)

1. Un organismo notificato accerta e dichiara che un esemplare rappresentativo della produzione considerata soddisfa le disposizioni degli strumenti internazionali ad esso relativi.

2. La domanda di esame CE del tipo deve essere presentata dal fabbricante, o dal suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, ad un organismo notificato di sua scelta.

   La domanda deve contenere:

   — il nome e l'indirizzo del fabbricante e, qualora la domanda sia presentata dal suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, anche il nome e l'indirizzo di quest'ultimo;

   — una dichiarazione scritta che la stessa domanda non è stata presentata contemporaneamente a nessun altro organismo notificato;

   — la documentazione tecnica descritta al punto 3.

   Il richiedente mette a disposizione dell'organismo notificato un esemplare rappresentativo della produzione considerata, qui di seguito denominato «tipo» [1]. L'organismo notificato può chiedere altri esemplari dello stesso tipo qualora ciò sia necessario per eseguire il programma di prove.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti degli strumenti internazionali pertinenti. Deve perciò contenere, nella misura necessaria a tale valutazione, i dati relativi al progetto, alla fabbricazione in base alle norme di costruzione, all'istallazione e al funzionamento del prodotto, conformemente alla descrizione della documentazione tecnica di cui all'appendice del presente regolamento.

4. L'organismo notificato:

4.1. esamina la documentazione tecnica e verifica che il tipo sia stato fabbricato in conformità di tale documentazione;

4.2. effettua o fa effettuare gli esami appropriati e le prove necessarie per verificare se i requisiti degli strumenti internazionali siano stati effettivamente applicati;

4.3. concorda con il richiedente il luogo in cui gli esami e le necessarie prove devono essere effettuati.

5. Se il tipo è conforme alle disposizioni dei competenti strumenti internazionali, l'organismo notificato rilascia al richiedente un attestato di esame CE del tipo. L'attestato deve contenere il nome e l'indirizzo del fabbricante, dettagli dell'equipaggiamento, i risultati dell'esame, le condizioni di validità del certificato e i dati necessari all'identificazione del tipo approvato.

   All'attestato è allegato un elenco delle sezioni pertinenti della documentazione tecnica, di cui l'organismo notificato conserva una copia.

   Se al fabbricante viene negato il rilascio di un attestato di esame del tipo, l'organismo notificato deve darne una motivazione dettagliata.

   Allorché un fabbricante presenta nuovamente una domanda di approvazione del tipo per un equipaggiamento per il quale era stato in precedenza negato il rilascio di un attestato di esame del tipo, egli deve presentare all'organismo notificato tutta la documentazione pertinente, compresi i rapporti sulle prove originarie, le motivazioni dettagliate del precedente rifiuto e dettagli su tutte le modifiche apportate all'equipaggiamento.

---

[1] Uno stesso tipo può comprendere più varianti di un prodotto a condizione che le differenze tra le varianti non influiscano sul livello di sicurezza e su altri requisiti in materia di prestazioni del prodotto.

6. Il richiedente informa l'organismo notificato che detiene la documentazione tecnica relativa all'attestato di esame CE del tipo di tutte le modifiche al prodotto approvato che devono ricevere un'ulteriore approvazione, in quanto possono influire sulla conformità ai requisiti o sulle prescritte modalità d'uso. La nuova approvazione viene rilasciata sotto forma di supplemento all'attestato originale di esame CE del tipo.

7. Ogni organismo notificato comunica, su richiesta, alle amministrazioni dello Stato membro di bandiera e agli altri organismi notificati le informazioni utili riguardanti gli attestati di esame CE del tipo ed i supplementi rilasciati e ritirati.

8. Gli altri organismi notificati possono ottenere copia degli attestati di esame CE del tipo e/o dei loro supplementi. Gli allegati degli attestati sono tenuti a disposizione degli altri organismi notificati.

9. Il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità conserva, insieme con la documentazione tecnica, copia degli attestati di esame CE del tipo e dei loro supplementi per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto.

CONFORMITÀ AL TIPO (MODULO C)

1. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, garantisce e dichiara che i prodotti in questione sono conformi al tipo descritto nell'attestato di esame CE del tipo e soddisfano i requisiti degli strumenti internazionali ad essi applicabili. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, appone il marchio a ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità.

2. Il fabbricante prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione assicuri la conformità dei prodotti fabbricati al tipo oggetto dell'attestato di esame CE del tipo e ai requisiti degli strumenti internazionali ad essi applicabili.

3. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, conserva copia della dichiarazione di conformità per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto.

GARANZIA DI QUALITÀ DELLA PRODUZIONE (MODULO D)

1. Il fabbricante che soddisfa gli obblighi del punto 2 garantisce e dichiara che i prodotti in questione sono conformi al tipo descritto nell'attestato di esame CE del tipo. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, appone il marchio a ciascun prodotto e redige una dichiarazione scritta di conformità. Il marchio deve essere accompagnato dal numero di identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza di cui al punto 4.

2. Il fabbricante deve utilizzare un sistema qualità approvato per la produzione, eseguire l'ispezione e le prove del prodotto finito secondo quanto specificato al punto 3, e deve essere assoggettato alla sorveglianza di cui al punto 4.

3. **Sistema qualità**

3.1. Il fabbricante presenta ad un organismo notificato di sua scelta una domanda di valutazione del suo sistema qualità per i prodotti oggetto della presente direttiva.

La domanda deve contenere:

— tutte le informazioni utili sulla categoria di prodotti prevista;

— la documentazione relativa al sistema qualità;

— la documentazione tecnica relativa al tipo approvato e una copia dell'attestao di esame CE del tipo.

3.2. Il sistema qualità deve garantire la conformità dei prodotti al tipo descritto nell'attestato di esame CE del tipo.

Tutti gli elementi, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono essere documentati in modo sistematico e ordinato, sotto forma di strategie, procedure e istruzioni scritte. La documentazione relativa al sistema qualità deve permettere un'interpretazione uniforme dei programmi, dei progetti, dei manuali e dei rapporti riguardanti la qualità.

Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

— degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità e dei poteri dei dirigenti in materia di qualità dei prodotti;

— dei metodi di fabbricazione, delle tecniche di controllo e di garanzia della qualità, dei processi e delle azioni sistematiche che si intende applicare;

— degli esami e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione, con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;

— della documentazione in materia di qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, e sulle tarature, i rapporti sulle qualifiche del personale interessato, ecc.;

— dei mezzi impiegati per verificare costantemente che il prodotto abbia raggiunto il livello di qualità richiesto e che il sistema qualità funzioni efficacemente.

3.3. L'organismo notificato valuta il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al punto 3.2. Esso presume che i sistemi qualità che applicano la corrispondente norma armonizzata siano conformi a tali requisiti.

Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia produttiva oggetto della valutazione. La procedura di valutazione deve comprendere una visita agli impianti del fabbricante.

La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica deve contenere i risultati dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna ad adempiere gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato e a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficiente.

Il fabbricante, o il rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, tiene informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista revisione del sistema.

L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al punto 3.2 o se è necessaria una seconda valutazione.

L'organismo notificato comunica le sue decisioni al fabbricante. La comunicazione deve contenere i risultati dell'esame e la decisione motivata risultante dalla valutazione.

4. **Sorveglianza sotto la responsabilità dell'organismo notificato**

4.1. La sorveglianza ha lo scopo di garantire che il fabbricante adempia tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere, a fini ispettivi, ai locali di fabbricazione, ispezione, prove e deposito e fornisce tutte le necessarie informazioni, in particolare:

— la documentazione relativa al sistema qualità;

— la documentazione in materia di qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, i dati sulle tarature, i rapporti sulle qualifiche del personale interessato, ecc.

4.3. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il fabbricante mantenga ed utilizzi il sistema qualità e fornisce al fabbricante un rapporto sulle verifiche ispettive effettuate.

4.4. Inoltre l'organismo notificato può effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante. In tale occasione, l'organismo notificato può effettuare o far effettuare, se necessario, prove per verificare il buon funzionamento del sistema qualità. Esso fornisce al fabbricante un rapporto sulla visita e, se sono state svolte prove, anche un rapporto sulle prove.

5. Il fabbricante tiene a disposizione delle autorità nazionali per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto:

— la documentazione di cui al punto 3.1, secondo comma, secondo trattino;

— gli aggiornamenti di cui al punto 3.4, secondo comma;

— le decisioni e i rapporti dell'organismo notificato di cui al punto 3.4, ultimo comma, e ai punti 4.3 e 4.4.

6. Ogni organismo notificato comunica, su richiesta, alle amministrazioni dello Stato membro di bandiera ed agli altri organismi notificati le informazioni riguardanti tutti i casi in cui ha rilasciato ritirato l'approvazione per un sistema qualità.

GARANZIA DI QUALITÀ DEI PRODOTTI (MODULO E)

1. Il fabbricante che soddisfa gli obblighi del punto 2 garantisce e dichiara che i prodotti sono conformi al tipo descritto nell'attestato di esame CE del tipo. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, appone il marchio a ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità. Il marchio deve essere accompagnato dal numero d'identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza di cui al punto 4.

2. Il fabbricante utilizza un sistema qualità approvato per l'ispezione e le prove finali secondo quanto specificato al punto 3, e si deve sottoporre alla sorveglianza di cui al punto 4.

3. **Sistema qualità**

3.1. Il fabbricante presenta una domanda per la valutazione del suo sistema qualità per i suoi prodotti ad un organismo notificato di sua scelta.

La domanda deve contenere:

— tutte le informazioni utili sulla categoria di prodotti prevista;

— la documentazione relativa al sistema qualità;

— la documentazione tecnica relativa al tipo approvato e una copia dell'attestato di esame CE del tipo.

3.2. Nel quadro del sistema qualità, ciascun prodotto viene esaminato e su di esso vengono effettuate opportune prove per verificarne la conformità ai requisiti degli strumenti internazionali. Tutti gli elementi, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono essere documentati in modo sistematico e ordinato, sotto forma di strategie, procedure e istruzioni scritte. La documentazione relativa al sistema qualità deve permettere un'interpretazione uniforme dei programmi, dei progetti, dei manuali e dei documenti aventi attinenza con la qualità.

Detta documentazione deve includere, in particolare, un'adeguata descrizione:

— degli obiettivi di qualità e della struttura organizzativa, delle responsabilità e dei poteri dei dirigenti in materia di qualità del prodotto;

— degli esami e delle prove che saranno effettuati dopo la fabbricazione;

— dei mezzi di controllo del funzionamento del sistema qualità;

— della documentazione in materia di qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, i dati sulle tarature, i rapporti sulle qualifiche del personale interessato, ecc.

3.3 L'organismo notificato valuta il sistema qualità per stabilire se soddisfa i requisiti di cui al punto 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti per i sistemi qualità che applicano la corrispondente norma armonizzata.

Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno una persona esperta nella tecnologia produttiva esaminata. La procedura di valutazione deve comprendere una visita agli impianti del fabbricante.

La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica deve contenere i risultati dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna ad adempiere gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato e a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficiente.

Il fabbricante, o il rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, tiene informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista revisione del sistema stesso.

L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema qualità modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al punto 3.2 e se è necessaria una seconda valutazione.

L'organismo notificato comunica le sue decisioni al fabbricante. La comunicazione deve contenere il risultato dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. **Sorveglianza sotto la responsabilità dell'organismo notificato**

4.1. Lo scopo della sorveglianza è di assicurare che il fabbricante adempia tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere, a fini ispettivi, ai locali di ispezione, prova e deposito e fornisce tutte le necessarie informazioni, in particolare:

— la documentazione relativa al sistema qualità;

— la documentazione tecnica;

— altra documentazione in materia di qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, i dati sulle tarature, i rapporti sulle qualifiche del personale interessato, ecc.

4.3. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il fabbricante mantenga ed utilizzi il sistema qualità e fornisce al fabbricante un rapporto sulle verifiche ispettive effettuate.

4.4. L'organismo notificato può inoltre effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante. In tale occasione, l'organismo notificato può effettuare o fare effettuare, se necessario, prove per verificare il corretto funzionamento del sistema qualità. Esso fornisce al fabbricante un rapporto sulla visita e, se sono state effettuate prove, anche un rapporto sulle prove.

5. Il fabbricante tiene a disposizione delle autorità nazionali per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto:

— la documentazione di cui al punto 3.1, secondo comma, secondo trattino;

— gli aggiornamenti di cui al punto 3.4, secondo comma;

— le decisioni e i rapporti dell'organismo notificato di cui al punto 3.4, ultimo comma, e ai punti 4.3 e 4.4.

6. Ogni organismo notificato comunica, su richiesta, alle amministrazioni dello Stato membro di bandiera ed agli altri organismi notificati le informazioni riguardanti tutti i casi in cui ha rilasciato o ritirato l'approvazione per un sistema qualità.

VERIFICA DEL PRODOTTO (MODULO F)

1. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, verifica e dichiara che i prodotti cui sono state applicate le disposizioni del punto 3 sono conformi al tipo descritto nell'attestato di esame CE del tipo.

2. Il fabbricante adotta tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca la conformità di tutti i prodotti al tipo descritto nell'attestato di esame CE del tipo. Il fabbricante appone il marchio su ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità.

3. L'organismo notificato procede agli esami e alle prove del caso, per verificare la conformità del prodotto ai requisiti degli strumenti internazionali, o effettuando esami e prove per ogni singolo prodotto secondo quanto stabilito al punto 4, o effettuando esami e prove statistici sui prodotti secondo quanto stabilito al punto 5, a scelta del fabbricante.

3 bis. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, conserva copia della dichiarazione di conformità per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto.

4. **Verifica mediante esame e prova di ogni singolo prodotto**

4.1. Tutti i prodotti vengono esaminati singolarmente e su di essi vengono effettuate opportune prove per verificarne la conformità al tipo descritto nell'attestato di esame CE del tipo.

4.2. L'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ciascun prodotto approvato e redige un attestato di conformità in base alle prove effettuate.

4.3. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, deve essere in grado di esibire all'amministrazione di bandiera, su richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo notificato.

5. **Verifica statistica**

5.1. Il fabbricante deve presentare i suoi prodotti sotto forma di lotti omogenei e prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca l'omogeneità di ciascun lotto prodotto.

5.2. I prodotti devono essere presentati alla verifica sotto forma di lotti omogenei. Da ciascun lotto viene prelevato un campione a caso. Gli esemplari di un campione vengono esaminati singolarmente e su di essi vengono effettuate opportune prove per verificarne la conformità ai requisiti degli strumenti internazionali e per stabilire se si debba accettare o rifiutare il lotto.

5.3. Per i lotti accettati, l'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ogni singolo prodotto e redige un attestato di conformità in base alle prove effettuate. Tutti gli esemplari del lotto possono essere immessi sul mercato, ad eccezione degli esemplari del campione risultati non conformi.

Se un lotto è rifiutato, l'organismo notificato competente prende le misure appropriate per evitarne l'immissione sul mercato. Qualora il rifiuto di lotti sia frequente, l'organismo notificato può decidere di sospendere la verifica statistica.

Il fabbricante può apporre, sotto la responsabilità dell'organismo notificato, il numero di identificazione di quest'ultimo nel corso della fabbricazione.

5.4. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, deve essere in grado di esibire all'amministrazione dello Stato di bandiera, su richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo notificato.

VERIFICA DI UN UNICO PRODOTTO (MODULO G)

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante accerta e dichiara che il prodotto considerato, cui è stato rilasciato l'attestato di cui al punto 2, è conforme ai requisiti degli strumenti internazionali ad esso relativi. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, appone il marchio sul prodotto e redige una dichiarazione di conformità.

2. L'organismo notificato esamina il singolo prodotto e procede alle opportune prove per verificarne la conformità rispetto ai requisiti degli strumenti internazionali ad esso relativi.

   L'organismo notificato appone o fa apporre il proprio numero di identificazione sul prodotto approvato e redige un attestato di conformità in base alle prove effettuate.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti degli strumenti internazionali e a comprendere il progetto, la fabbricazione e il funzionamento del prodotto stesso.

GARANZIA DI QUALITÀ TOTALE (MODULO H)

1. Il fabbricante che adempie gli obblighi di cui al paragrafo 2 garantisce e dichiara che i prodotti soddisfano i requisiti degli strumenti internazionali ad essi applicabili. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, appone il marchio a ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità. Il marchio deve essere accompagnato dal numero di identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza di cui al punto 4.

2. Il fabbricante applica un sistema qualità approvato per la progettazione, la fabbricazione, l'ispezione finale e le prove del prodotto secondo quanto specificato al punto 3 e si deve sottoporre alla sorveglianza di cui al punto 4.

3. **Sistema qualità**

3.1. Il fabbricante presenta una domanda di valutazione del suo sistema qualità ad un organismo notificato.

   La domanda deve contenere:

   — tutte le informazioni utili sulla categoria di prodotti prevista,

   — la documentazione relativa al sistema qualità.

3.2. Il sistema qualità deve garantire la conformità dei prodotti ai requisiti degli strumenti internazionali ad essi applicabili.

   Tutti gli elementi, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono essere documentati in modo sistematico e ordinato, sotto forma di strategie, procedure e istruzioni scritte. La documentazione relativa al sistema qualità deve permettere una interpretazione uniforme dei programmi, dei progetti, dei manuali e dei rapporti riguardanti la qualità.

   Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

   — degli obiettivi di qualità e della struttura organizzativa, delle responsabilità dei poteri dei dirigenti in materia di qualità dei prodotti;

   — delle specifiche tecniche di progettazione, norme incluse, che si intende applicare e la garanzia che saranno soddisfatti i requisiti essenziali degli strumenti internazionali che si applicano ai prodotti;

— delle tecniche, dei processi e degli interventi sistematici in materia di controllo e verifica della progettazione che verranno applicati nella progettazione dei prodotti appartenenti alla categoria considerata;

— delle tecniche, dei processi e degli interventi sistematici che si intende applicare nella fabbricazione, nel controllo di qualità e nella garanzia della qualità;

— degli esami e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione, con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;

— della documentazione in materia di qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove e sulle tarature, i rapporti sulle qualifiche del personale, ecc.;

— i mezzi per controllare costantemente il livello richiesto in materia di progettazione e di qualità del prodotto e l'efficace funzionamento del sistema qualità.

3.3. L'organismo notificato valuta il sistema qualità per stabilire se soddisfa i requisiti di cui al punto 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti per i sistemi qualità che applicano la corrispondente norma armonizzata.

Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno una persona esperta nella tecnologia produttiva esaminata. La procedura di valutazione deve comprendere una visita agli impianti del fabbricante.

La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica deve contenere i risultati dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna ad adempiere gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato, e a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficiente.

Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità, tiene informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista revisione del sistema.

L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema qualità modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al punto 3.2 o se è necessaria una seconda valutazione.

L'organismo notificato comunica la sua decisione al fabbricante. La notifica deve contenere i risultati dell'esame e la decisione motivata della valutazione.

4. **Sorveglianza CE sotto la responsabilità dell'organismo notificato**

4.1. La sorveglianza CE ha lo scopo di garantire che il fabbricante adempia tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvata.

4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere, a fini ispettivi, ai locali di progettazione, fabbricazione, ispezione, prova e deposito, e fornisce tutte le necessarie informazioni, in particolare:

— la documentazione relativa al sistema qualità;

— la documentazione prevista dalla sezione «progettazione» del sistema qualità, quali i risultati di analisi, calcoli, prove, ecc.;

— la documentazione prevista dalla sezione «fabbricazione» del sistema qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove e sulle tarature, i rapporti sulle qualifiche del personale, ecc.

4.3. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il fabbricante mantenga ed utilizzi il sistema qualità, e fornisce al fabbricante un rapporto sulle verifiche effettuate.

4.4. L'organismo notificato può anche effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante, procedendo o facendo procedere in tale occasione, se necessario, a prove atte a verificare il corretto funzionamento del sistema qualità. Esso fornisce al fabbricante un rapporto sulla visita e, se sono state effettuate prove, anche un rapporto sulle prove.

5. Il fabbricante, per almeno dieci anni a decorrere dall'ultima data di fabbricazione del prodotto, tiene a disposizione delle autorità nazionali:

— la documentazione di cui al punto 3.1, secondo comma, secondo trattino;

— le modifiche di cui al punto 3.4, secondo comma;

— le decisioni e i rapporti dell'organismo notificato di cui al punto 3.4, ultimo comma e ai punti 4.3 e 4.4.

6. Ogni organismo notificato comunica, su richiesta, alle amministrazioni di bandiera dello Stato membro ed agli altri organismi notificati le opportune informazioni, tutti i casi in cui ha rilasciato o ritirato l'approvazione per un sistema qualità.

7. **Esame del progetto**

7.1. Il fabbricante presenta una domanda di esame del suo progetto ad un unico organismo notificato.

7.2. La domanda deve consentire di comprendere il progetto, il processo di fabbricazione e il funzionamento del prodotto nonché di valutare la conformità ai corrispondenti requisiti degli strumenti interregionali.

La domanda deve contenere:

— le specifiche tecniche del progetto, incluse le norme armonizzate, che sono state applicate;

— le prove che esse sono adeguate, in particolare se le norme di cui all'articolo 5 non sono state applicate pienamente; dette prove devono includere i risultati di prove effettuate in un opportuno laboratorio dal fabbricante o a suo nome.

7.3. L'organismo notificato esamina la domanda e se il progetto soddisfa le disposizioni della direttiva che ad esso si applicano rilascia al richiedente un certificato di esame CE del progetto. Tale certificato contiene le conclusioni dell'esame, le condizioni di validità, i dati necessari per identificare il progetto approvato ed eventualmente la descrizione del funzionamento del prodotto.

7.4. Il richiedente tiene informato l'organismo notificato che ha rilasciato il certificato di esame CE del progetto di qualsiasi modifica apportata al progetto approvato. Le modifiche al progetto approvato devono ricevere una approvazione addizionale da parte dell'organismo notificato che ha rilasciato il certificato di esame CE del progetto qualora tali modifiche possano influire sulla conformità ai requisiti essenziali della direttiva o sulle condizioni d'uso prescritte. Questa approvazione addizionale viene rilasciata sotto forma di complemento al certificato di esame CE del progetto originale.

7.5. L'organismo notificato comunica, su richiesta, alle amministrazioni dello Stato membro di bandiera, agli altri organismi notificati le informazioni riguardanti:

— i certificati e i complementi di esame CE del progetto rilasciati;

— le approvazioni CE di progetti e le approvazioni complementari ritirate.

Appendice all'allegato B

Documentazione tecnica che il fabbricante fornisce all'organismo notificato

Le disposizioni contenute nella presente appendice si applicano a tutti i moduli dell'allegato B.

La documentazione tecnica di cui all'allegato B deve comprendere tutti i dati o i mezzi usati dal fabbricante per garantire che l'equipaggiamento soddisfi i requisiti essenziali ad esso relativi.

La documentazione tecnica deve consentire di comprendere il progetto, la fabbricazione e il funzionamento del prodotto e di valutarne la conformità ai requisiti dei pertinenti strumenti internazionali.

La documentazione contiene, nella misura in cui sia utile ai fini della valutazione:

— la descrizione generale del tipo;

— il progetto teorico, le norme di costruzione, i disegni e gli schemi di fabbricazione dei componenti, delle sottounità, dei circuiti, ecc.;

— le descrizioni e spiegazioni necessarie alla comprensione dei disegni e degli schemi di fabbricazione sopra indicati, compreso il funzionamento del prodotto;

— i risultati dei calcoli di progetto, degli esami imparziali eseguiti, ecc.;

— i rapporti di prova imparziali;

— i manuali di installazione, uso e manutenzione.

Laddove sia opportuno, la documentazione relativa alle progettazione deve contenere i seguenti elementi:

— le attestazioni relative all'equipaggiamento incorporato nell'apparecchiatura;

— gli attestati e i certificati relativi ai metodi di fabbricazione e/o alle ispezioni e/o al controllo dell'apparecchiatura;

— qualsiasi altro documento che consenta all'organismo notificato di migliorare la valutazione.

ALLEGATO C

Criteri minimi che gli Stati membri devono prendere in considerazione per la designazione degli organismi notificati

1. Gli organismi notificati devono soddisfare i requisiti della serie EN 45000.

2. L'organismo notificato deve essere indipendente e non deve essere controllato dal fabbricante o dal fornitore.

3. L'organismo notificato deve essere stabilito nel territorio della Comunità.

4. Laddove i certificati di conformità al tipo siano rilasciati da un organismo notificato per conto di uno Stato membro, lo Stato membro deve assicurarsi che le qualifiche, l'esperienza tecnica e il personale dell'organismo notificato siano tali da metterlo in grado di rilasciare certificati di conformità al tipo che rispettino i requisiti della presente direttiva e di garantire un alto livello di sicurezza.

5. L'organismo notificato deve essere in grado di fornire l'opinione di esperti in campo marittimo.

Gli organismi notificati sono autorizzati a svolgere procedure di valutazione della conformità per qualsiasi operatore economico stabilito all'interno o all'esterno della Comunità.

Gli organismi notificati possono esperire le procedure di valutazione della conformità in qualsiasi Stato membro o paese terzo utilizzando il proprio personale locale o il personale dell'ufficio distaccato all'estero.

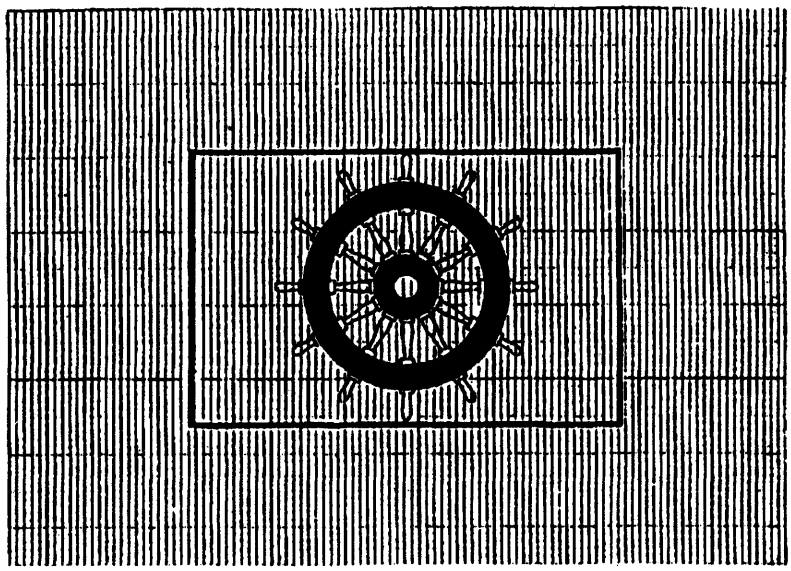
Nel caso in cui una consociata dell'organismo notificato esperisca le procedure di valutazione della conformità, tutti i documenti relativi alle procedure di valutazione della conformità vengono rilasciati dall'organismo notificato a proprio nome e non a nome della consociata.

Tuttavia, la consociata di un organismo notificato stabilita in un altro Stato membro può rilasciare documenti relativi alle procedure di valutazione della confomità se è notificata da detto Stato membro.

ALLEGATO D

Marchio di conformità

Il marchio di conformità ha la forma seguente:



In caso di riduzione o di ingrandimento del marchio dovranno essere rispettate le proporzioni indicate dal grafico graduato riportato qui sopra.

I vari elementi del marchio hanno sostanzialmente la stessa dimensione verticale, che non può essere inferiore a 5 mm.

Tale dimensione minima può essere ignorata per oggetti in scala ridotta.

II

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

CONSIGLIO

PROTOCOLLO

che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste nell'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica popolare dell'Angola sulla pesca al largo dell'Angola, per il periodo dal 3 maggio 1996 al 2 maggio 1999 [1]

Articolo 1

A decorrere dal 3 maggio 1996, per un periodo di tre anni, i limiti di cui all'articolo 2 dell'accordo sono i seguenti:

1. Pescherecci adibiti alla pesca di gamberetti:

   6 550 tonnellate di stazza lorda al mese, media annua (massimo 22 pescherecci).

   I quantitativi catturati dalle navi della Comunità sono costituiti per il 30 % da gamberi e per il 70 % da gamberetti grigi, per un totale di 5 000 t.

2. Pescherecci a strascico per la pesca demersale:

   2 000 TSL al mese, media annua.

3. Palangari di fondo, reti da posta a pali:

   1 750 TSL al mese, media annua.

   È vietata la pesca al Centrophorus granulosus.

4. Tonniere congelatrici con reti a circuizione:

   9 navi.

5. Pescherecci con palangari di superficie:

   12 navi.

6. A titolo sperimentale: pesca di specie pelagiche:

   2 navi.

   Dato il suo carattere particolare, per questo tipo di pesca è prevista una fase sperimentale di sei mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente protocollo.

Articolo 2

1. L'importo della compensazione finanziaria di cui all'articolo 7 dell'accordo è fissato, per il periodo di cui all'articolo 1 del presente protocollo, a 31 000 000 di ecu, da versare in tre quote annue di pari importo su un conto indicato dal Ministero della pesca.

2. Qualora taluni pescherecci non rientrino nel quadro previsto dall'accordo e le autorità angolane non accettino che essi siano sostituiti da altri, la conseguente diminuzione delle possibilità di pesca per la Comunità dà luogo al proporzionale adeguamento della compensazione finanziaria di cui al paragrafo 1.

3. L'impiego di detta compensazione è di esclusiva competenza dell'Angola.

Articolo 3

Durante il periodo di cui all'articolo 1 la Comunità partecipa, con un importo di 5 000 000 di ecu, al finanziamento di programmi scientifici e tecnici dell'Angola (attrezzature, infrastrutture, sorveglianza, seminari, studi, sostegno istituzionale alla pesca artigianale, ecc.). Tale contributo è versato in tre quote annue di pari importo all'Istituto di ricerca della pesca. Una parte di tale importo può essere utilizzata per finanziare il contributo dell'Angola alle organizzazioni internazionali del settore della pesca.

[1] Vedi decisione 96/569/CE (GU n. L 250 del 2. 10. 1996, pag. 14).

Per la durata del presente protocollo, la Comunità contribuirà alla realizzazione di studi scientifici e di campagne di ricerca per un importo annuo di 350 000 ecu.

Articolo 4

Le due parti convengono che il miglioramento della competenza e delle conoscenze degli addetti alla pesca marittima costituisce un elemento essenziale del successo della loro cooperazione. A tal fine la Comunità metterà a disposizione delle autorità angolane borse di studio o di formazione pratica nelle varie discipline scientifiche, tecniche ed economiche attinenti alla pesca.

Le borse possono essere utilizzate anche in qualsiasi Stato legato alla Comunità da un accordo di cooperazione. Il costo totale di tali borse è limitato a 3 000 000 di ecu, che saranno versati sul conto indicato dal Ministero della pesca in tre quote annue di uguale importo. Tale Ministero gestisce l'insieme delle borse e le altre azioni finanziate in tale ambito.

Articolo 5

La mancata esecuzione da parte della Comunità, entro i termini stabiliti, dei pagamenti previsti agli articoli 2, 3 e 4 può comportare la sospensione dell'applicazione dell'accordo.

Articolo 6

L'allegato dell'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica popolare dell'Angola sulla pesca al largo dell'Angola è abrogato e sostituito dagli allegati A e B del presente protocollo.

Articolo 7

Il presente protocollo entra in vigore alla data della firma.

Esso si applica a decorrere dal 3 maggio 1996.

ALLEGATO A

Condizioni per l'esercizio della pesca da parte dei pescherecci della Comunità nelle acque dell'Angola

A. RICHIESTA DI LICENZA E FORMALITÀ PER IL RILASCIO

a) La Commissione delle Comunità europee presenta alle autorità angolane della pesca, tramite la delegazione della Commissione delle Comunità europee in Angola, una domanda compilata dall'armatore per ogni peschereccio che intenda pescare in virtù del presente accordo, almeno quindici giorni prima che inizi il periodo di validità della licenza richiesta. Le domande devono essere compilate nei formulari appositi forniti dall'Angola, i cui modelli figurano nelle appendici 1 e 2. Per la prima domanda, il formulario deve essere corredato da un certificato di stazza della nave. Ogni domanda di licenza deve essere accompagnata dalla prova dell'avvenuto pagamento del canone per il corrispondente periodo di validità.

Ai fini del presente protocollo, i prodotti della pesca catturati da navi comunitarie che operano nel quadro dell'accordo sono considerati di origine comunitaria.

b) Ciascuna licenza è rilasciata all'armatore per un determinato peschereccio. Su richiesta della Commissione delle Comunità europee, una licenza valida per un peschereccio può essere sostituita, in caso comprovato di forza maggiore, da una licenza valida per un altro peschereccio comunitario con caratteristiche analoghe.

c) La licenza è rilasciata dalle autorità angolane al capitano del peschereccio nel porto di Luanda, previa ispezione dell'imbarcazione da parte dell'autorità competente. Tuttavia, per le tonniere e per i pescherecci con palangari di superficie, una copia della licenza può essere inviata via fax agli armatori oppure ai loro rappresentanti o agenti.

d) La delegazione della Commissione delle Comunità europee in Angola riceve notifica delle licenze rilasciate dall'autorità angolana competente in materia di pesca.

e) La licenza deve essere tenuta sempre a bordo; tuttavia, nel caso delle tonniere e dei pescherecci con palangari di superficie, una volta ricevuta la notifica dell'avvenuto versamento dell'anticipo da parte della Commissione delle Comunità europee alle autorità angolane, la nave è iscritta in un elenco delle navi autorizzate alla pesca che è comunicato alle autorità angolane competenti per il controllo. In attesa di ricevere la licenza definitiva, una copia di tale licenza può essere ottenuta via fax. La copia dovrà essere tenuta a bordo.

f) Le licenze sono valide per un periodo di un anno.

g) Ogni peschereccio deve essere rappresentato da un agente autorizzato con residenza ufficiale in Angola, riconosciuto dal Ministero della pesca.

h) Le autorità angolane comunicano, quanto prima, le informazioni relative ai conti bancari e alla valuta da utilizzare per l'esecuzione finanziaria del presente accordo.

B. CANONI

I. **Disposizioni applicabili ai pescherecci a strascico**

Per le licenze sono fissati i seguenti canoni:

— Pescherecci adibiti alla pesca di gamberetti: 56 ecu/mese per TSL.

— Pescherecci per la pesca demersale: 195 ecu/anno per TSL.

Il pagamento dei canoni può essere effettuato con scadenza trimestrale o semestrale. In tal caso si applica una maggiorazione rispettivamente del 5 % e del 3 %.

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

I canoni sono fissati a 20 ecu per tonnellata catturata nella zona di pesca dell'Angola.

Le licenze sono rilasciate previo versamento all'Angola di una somma forfettaria di 4 000 ecu all'anno per ciascuna tonniera congelatrice con reti a circuizione, equivalente ai canoni dovuti per la cattura di 200 tonnellate all'anno, e di una somma forfettaria di 2 000 ecu all'anno per ciascun peschereccio con palangari di superficie, equivalente ai canoni dovuti per la cattura di 100 tonnellate all'anno.

Al termine del primo trimestre dell'anno successivo a quello delle catture, la Commissione delle Comunità europee effettua il computo definitivo dei canoni dovuti per la campagna di pesca, sulla base delle dichiarazioni di cattura effettuate da ciascun peschereccio e confermate da un organismo scientifico specializzato con sede nella regione.

Il computo suddetto è comunicato contemporaneamente alle autorità angolane e agli armatori. Eventuali pagamenti supplementari saranno effettuati dagli armatori entro 30 giorni dalla notifica del computo definitivo, mediante versamento sul conto aperto presso un istituto finanziario o qualunque altro organismo designato dalle autorità angolane.

Tuttavia, qualora l'importo definitivo sia inferiore all'anticipo summenzionato, l'armatore non può recuperare il saldo corrispondente.

C. FERMO BIOLOGICO

Un periodo di fermo biologico per la pesca dei gamberetti può essere stabilito ogni anno sulla base dei risultati delle osservazioni scientifiche in corso. Tale periodo deve essere notificato alla Commissione e agli armatori con un preavviso minimo di tre mesi. Durante il periodo di fermo biologico è sospeso il pagamento dei canoni.

D. CATTURE ACCESSORIE

Le catture accessorie dei pescherecci adibiti alla pesca di gamberetti sono di proprietà degli armatori. Detti pescherecci sono autorizzati a pescare granchi fino ad un limite di 500 tonnellate all'anno.

E. SBARCHI

I pescherecci comunitari con palangari di superficie cercano di contribuire all'approvvigionamento dei conservifici di tonno dell'Angola in funzione del loro sforzo di pesca nella zona, ad un prezzo fissato di comune accordo fra gli armatori e le autorità angolane della pesca, sulla base dei prezzi correnti del mercato internazionale. L'importo è pagato in moneta convertibile.

F. TRASBORDI

Tutti i trasbordi devono essere notificati con otto giorni di anticipo alle autorità angolane competenti e sono effettuati in una delle baie di Luanda o di Lobito alla presenza delle autorità fiscali dell'Angola.

Quindici giorni prima della fine di ciascun mese deve essere trasmessa al servizio di ispezione e di sorveglianza del Ministero della pesca copia della documentazione concernente i trasbordi del mese precedente.

G. DICHIARAZIONE DELLE CATTURE

1. **Pescherecci adibiti alla pesca di gamberetti e pescherecci a strascico per la pesca demersale.**

a) Al termine di ciascuna campagna di pesca, questi pescherecci sono tenuti ad inoltrare all'Istituto di ricerca della pesca a Luanda, tramite la delegazione della Commissione delle Comunità europee, le schede relative alle catture che figurano alle appendici 3 e 4.

Inoltre, ogni peschereccio deve presentare al Gabinetto del piano del Ministero della pesca una relazione mensile in cui siano indicati i quantitativi catturati durante il mese e i quantitativi conservati a bordo l'ultimo giorno del mese. La relazione deve essere presentata entro e non oltre il quarantacinquesimo giorno successivo al mese in questione. In caso di mancata osservanza di tali disposizioni, l'Angola si riserva il diritto di applicare le sanzioni previste dalla normativa nazionale in vigore.

b) Essi devono inoltre comunicare ogni giorno alla stazione radio di Luanda la loro posizione geografica e le catture effettuate il giorno precedente. L'indicativo di chiamata viene notificato all'armatore al momento del rilascio della licenza di pesca. Qualora risulti impossibile servirsi di questa radio, i pescherecci possono utilizzare mezzi alternativi di comunicazione quali il telex o il telegramma.

I suddetti pescherecci possono lasciare la zona di pesca dell'Angola soltanto previa autorizzazione da parte della direzione di ispezione e di sorveglianza del Ministero della pesca e previo controllo delle catture conservate a bordo.

2. **Tonniere e pescherecci con palangari di superficie**

Durante il periodo di attività nella zona di pesca dell'Angola, i pescherecci devono comunicare ogni tre giorni alla stazione radio di Luanda la loro posizione e il volume delle catture effettuate. All'entrata e all'uscita dalla zona di pesca dell'Angola, i pescherecci devono comunicare alla stazione radio summenzionata la loro posizione ed il volume delle catture conservate a bordo.

Qualora sia impossibile servirsi di questa radio, i pescherecci possono utilizzare mezzi alternativi di comunicazione quali il telex o il telegramma.

Inoltre, il capitano deve compilare un giornale di bordo, secondo l'appendice 5, per ciascun periodo di pesca nella zona di pesca dell'Angola.

Il formulario, compilato in modo leggibile, deve essere firmato dal capitano del peschereccio e inviato, tramite la delegazione della Commissione delle Comunità europee, al dipartimento di ispezione e di sorveglianza del Ministero della pesca entro 45 giorni dal termine della campagna di pesca.

In caso di mancata osservanza di tale disposizione, l'Angola si riserva il diritto di applicare le sanzioni previste dalla normativa nazionale in vigore.

H. ZONE DI PESCA

a) Le zone di pesca accessibili ai pescherecci adibiti alla pesca di gamberetti comprendono tutte le acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione della Repubblica dell'Angola a nord di 12° 20′ situate oltre le prime 12 miglia nautiche misurate dalle linee di base.

b) Le zone di pesca accessibili alle tonniere congelatrici con reti a circuizione e ai pescherecci con palangari di superficie comprendono tutte le acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione della Repubblica dell'Angola situate oltre le prime 12 miglia nautiche misurate dalle linee di base.

c) Le zone di pesca accessibili alle navi per la pesca demersale comprendono le acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione della Repubblica dell'Angola che si trovano:

— per i pescherecci a strascico, oltre le 12 miglia nautiche misurate dalla linea di base e limitate a nord dal parallelo 13° 00′ sud e a sud da una linea situata 5 miglia a nord della frontiera tra le zone economiche esclusive dell'Angola e della Namibia;

— per le navi che utilizzano altri attrezzi da pesca, oltre le 8 miglia nautiche misurate a partire dalle linee di base e limitate a sud da una linea situata 5 miglia a nord della frontiera tra le ZEE dell'Angola e della Namibia.

I. IMBARCO DI MARINAI

Gli armatori delle navi da pesca (ad eccezione delle tonniere congelatrici con reti a circuizione e dei pescherecci con palangari di superficie) che hanno ottenuto licenze di pesca in virtù del presente accordo devono contribuire alla formazione professionale pratica di almeno cinque cittadini angolani a bordo di ciascun peschereccio, scelti liberamente da un elenco presentato dal Ministero della pesca.

Qualora, su richiesta dell'Angola, sia imbarcato un osservatore, quest'ultimo è da considerarsi incluso nei cinque cittadini angolani di cui sopra.

Gli armatori comunitari devono sforzarsi di aumentare il numero di marinai e di migliorarne la formazione professionale.

I salari dei marinai sono a carico degli armatori, nei termini stipulati dalle parti contraenti, e devono essere versati su un conto aperto presso un istituto finanziario designato dal Ministero della pesca. Detti salari devono includere un'assicurazione sulla vita contro tutti i rischi.

J. OSSERVATORI SCIENTIFICI

Ogni peschereccio può essere invitato ad accogliere a bordo un osservatore scientifico designato e stipendiato dal Ministero della pesca.

Questo osservatore fruisce a bordo delle stesse prerogative previste per gli ufficiali della nave. L'osservatore scientifico deve ricevere tutte le agevolazioni necessarie per l'espletamento delle sue funzioni. Le modalità d'imbarco e le attività degli osservatori scientifici non devono né interrompere né ostacolare le operazioni di pesca.

Per rimborsare l'Angola delle spese derivanti dalla presenza a bordo degli osservatori, gli armatori versano un importo di 15 ecu per ogni giorno di attività a bordo dell'osservatore. La durata dell'imbarco di un osservatore scientifico a bordo di una nave è di una bordata.

K. ISPEZIONE E CONTROLLO

Su richiesta delle autorità angolane, i pescherecci comunitari adibiti alla pesca pelagica che operano nell'ambito dell'accordo devono autorizzare ed agevolare l'accesso a bordo e il lavoro dei funzionari angolani incaricati di ispezionare e controllare le attività di pesca.

La permanenza a bordo di tali funzionari non deve superare il tempo necessario all'esecuzione dei loro compiti.

L. APPROVVIGIONAMENTO DI CARBURANTE, RIPARAZIONI ED ALTRE PRESTAZIONI DI SERVIZI

Ad eccezione delle tonniere, tutti i pescherecci che operano nella zona di pesca dell'Angola in virtù del presente accordo devono effettuare gli approvvigionamenti di carburante e di acqua, nonché le riparazioni e la manutenzione in cantiere, per quanto possibile in Angola.

Analogamente, il trasporto degli equipaggi verrà effettuato per quanto possibile sulla compagnia aerea di bandiera angolana (TAAG).

L'approvvigionamento di carburante è vietato fuori dalle rade di Luanda o di Lobito, salvo autorizzazione della direzione di ispezione e di sorveglianza del Ministero della pesca.

M. DIMENSIONE DELLE MAGLIE

Le dimensioni minime delle maglie sono le seguenti:

a) pesca di gamberetti: 40 mm;

b) pesca demersale: 110 mm.

L'eventuale introduzione di nuove dimensioni delle maglie si applicherà ai pescherecci comunitari soltanto a decorrere dal sesto mese successivo alla notifica alla Commissione delle Comunità europee.

N. PROCEDURA IN CASO DI FERMO

La delegazione della Commissione delle Comunità europee a Luanda viene informata entro 48 ore di qualsiasi fermo di un peschereccio battente bandiera di uno Stato membro della Comunità avvenuto nella zona di pesca dell'Angola nell'ambito del presente accordo e riceve contemporaneamente un rapporto sulle circostanze e i motivi che lo hanno determinato.

ALLEGATO B

Condizioni per l'esercizio della pesca delle specie pelagiche nelle acque dell'Angola da parte dei pescherecci comunitari

A. RICHIESTA DI LICENZA E FORMALITÀ PER IL RILASCIO

a) La Commissione delle Comunità europee presenta alle autorità angolane della pesca, tramite la delegazione della Commissione delle Comunità europee in Angola, una domanda compilata dall'armatore per ogni peschereccio che intenda pescare in virtù del presente accordo, almeno quindici giorni prima che inizi il periodo di validità della licenza richiesta. Le domande devono essere compilate negli appositi formulari forniti dall'Angola, i cui modelli figurano nell'appendice 1. Per la prima domanda, il formulario deve essere corredato da un certificato di stazza della nave. Ogni domanda di licenza deve essere accompagnata dalla prova dell'avvenuto pagamento del canone per il corrispondente periodo di validità.

In caso di rinnovo della licenza, alle autorità angolane dev'essere fornita soltanto la prova del pagamento del canone corrispondente al periodo richiesto; i documenti sopra menzionati vanno presentati unicamente in occasione della prima domanda di licenza o di modifica delle caratteristiche tecniche della nave.

b) Ciascuna licenza viene rilasciata all'armatore per un determinato peschereccio. Su richiesta della Commissione delle Comunità europee, una licenza valida per un peschereccio può essere sostituita, in caso comprovato di forza maggiore, da una licenza valida per un altro peschereccio comunitario con simili caratteristiche.

c) All'atto della prima domanda la licenza è rilasciata dalle autorità angolane al capitano del peschereccio nel porto più vicino, previa ispezione dell'imbarcazione da parte dell'autorità competente.

d) La delegazione della Commissione delle Comunità europee in Angola è informata delle licenze rilasciate dall'autorità angolana competente in materia di pesca.

e) La licenza deve essere tenuta sempre a bordo; tuttavia, una volta ricevuta la notifica dell'avvenuto versamento dell'anticipo da parte della Commissione delle Comunità europee alle autorità angolane, la nave sarà iscritta in un elenco delle navi autorizzate alla pesca che verrà notificato alle autorità angolane responsabili del controllo. In attesa di ricevere la licenza definitiva, una copia di detta licenza potrà essere ottenuta via fax. Detta copia dovrà essere tenuta a bordo.

f) Le licenze sono valide per un periodo di un mese e possono essere rinnovate.

g) Ogni peschereccio deve essere rappresentato da un agente autorizzato con residenza ufficiale in Angola, riconosciuto dal Ministero della pesca.

h) Le autorità angolane comunicano, precedentemente all'entrata in vigore del presente protocollo, le informazioni relative al conto bancario e alla valuta da utilizzare per il pagamento dei canoni.

i) La licenza è destinata alla pesca del suro e dello sgombro. È consentita la presenza a bordo di una cattura accessoria di altre specie fino ad un massimo del 10 %.

B. CANONI

Il canone per la licenza è fissato a 2 ecu/mese per GT.

Al termine della campagna sperimentale, le condizioni per l'esercizio di questo tipo di pesca saranno stabilite di comune accordo dagli armatori e dalle autorità angolane in base all'analisi dei risultati ottenuti.

C. TRASBORDI

Tutti i trasbordi devono essere notificati con otto giorni di anticipo alle autorità angolane competenti e vengono effettuati in una delle baie di Luanda o di Lobito alla presenza delle autorità fiscali dell'Angola.

Quindici giorni prima della fine di ciascun mese deve essere trasmessa alla direzione nazionale di ispezione e di sorveglianza del Ministero della pesca copia della documentazione concernente i trasbordi del mese precedente.

D. DICHIARAZIONE DELLE CATTURE

a) Al termine di ciascuna campagna di pesca, questi pescherecci sono tenuti ad inoltrare all'Istituto di ricerca della pesca a Luanda, tramite la delegazione della Commissione delle Comunità europee, le schede relative alle catture che figurano all'appendice 6.

Inoltre, ogni peschereccio deve presentare al Gabinetto del piano del Ministero della pesca una relazione mensile in cui siano indicati i quantitativi catturati durante il mese e i quantitativi conservati a bordo l'ultimo giorno del mese. La relazione deve essere presentata entro e non oltre il quarantacinquesimo giorno successivo al mese in questione.

b) I pescherecci possono lasciare la zona di pesca dell'Angola soltanto previa autorizzazione da parte della direzione di ispezione e di sorveglianza del Ministero della pesca e previo controllo delle catture conservate a bordo.

In caso di mancata osservanza di tale disposizione, l'Angola si riserva il diritto di applicare le sanzioni previsti dalla normativa nazionale in vigore.

E. ZONE DI PESCA

Le zone di pesca accessibili ai natanti adibiti alla pesca di specie pelagiche comprendono tutte le acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione della Repubblica dell'Angola situate oltre le 12 miglia.

F. IMBARCO DI MARINAI

Nel corso del periodo sperimentale, le navi adibite alla pesca di specie pelagiche non sono soggette all'obbligo di imbarcare marinai angolani.

G. OSSERVATORI SCIENTIFICI

Ogni peschereccio può essere invitato ad accogliere a bordo un osservatore scientifico designato e stipendiato dal Ministero della pesca.

Questo osservatore fruisce a bordo, per quanto possibile, delle stesse prerogative previste per gli ufficiali della nave. L'osservatore scientifico deve ricevere tutte le agevolazioni necessarie per l'espletamento delle sue funzioni. Le modalità d'imbarco e le attività degli osservatori scientifici non devono interrompere né ostacolare le operazioni di pesca.

Per rimborsare l'Angola delle spese derivanti dalla presenza a bordo degli osservatori, gli armatori versano un importo di 15 ecu per ogni giorno di attività dell'osservatore. La durata dell'imbarco di un osservatore scientifico a bordo di una nave è di una bordata.

H. ISPEZIONE E CONTROLLO

Su richiesta delle autorità angolane, i pescherecci comunitari adibiti alla pesca pelagica che operano nell'ambito dell'accordo devono autorizzare ed agevolare l'accesso a bordo e il lavoro dei funzionari angolani incaricati di ispezionare e controllare le attività di pesca.

La permanenza a bordo di tali funzionari non deve superare il tempo necessario all'esecuzione dei loro compiti.

I. APPROVVIGIONAMENTO DI CARBURANTE, RIPARAZIONI ED ALTRE PRESTAZIONI DI SERVIZI

Tutti i pescherecci che operano nella zona di pesca dell'Angola in virtù del presente accordo devono effettuare gli approvvigionamenti di carburante e di acqua, nonché le riparazioni e la manutenzione in cantiere, per quanto possibile in Angola.

Analogamente, il trasporto degli equipaggi verrà effettuato per quanto possibile sulla compagnia aerea di bandiera angolana (TAAG).

L'approvvigionamento di carburante è vietato fuori dalle rade di Luanda o di Lobito, salvo autorizzazione della direzione nazionale di ispezione e di sorveglianza del Ministero della pesca.

J. DIMENSIONE DELLE MAGLIE

La dimensione minima delle maglie utilizzate è quella definita nella normativa nazionale.

K. PROCEDURA IN CASO DI FERMO

La delegazione della Commissione a Luanda viene informata entro 48 ore di qualsiasi fermo di un peschereccio battente bandiera di uno Stato membro della Comunità avvenuta nella zona di pesca dell'Angola nell'ambito del presente accordo e riceve contemporaneamente un rapporto sulle circostanze e i motivi che lo hanno determinato.

Appendice 1

DOMANDA DI UNA LICENZA PER LA PESCA DI GAMBERETTI E DELLE SPECIE DEMERSALI NELLE ACQUE DELL'ANGOLA

PARTE A

1. Nome del proprietario/armatore: .....
2. Nazionalità del proprietario/armatore: .....
3. Indirizzo d'ufficio del proprietario/armatore: .....
   .....
   .....
4. Additivi chimici utilizzabili (marca e composizione): .....
   .....
   .....
   .....

PARTE B

Sezione da compilare per ciascun peschereccio

1. Periodo di validità: .....
2. Nome del peschereccio: .....
3. Anno di costruzione: .....
4. Stato di bandiera originario: .....
5. Stato di bandiera attuale: .....
6. Data in cui è stata ottenuta la bandiera attuale: .....
7. Anno di acquisizione: .....
8. Porto e numero d'immatricolazione: .....
9. Tipo di pesca: .....
10. Stazza lorda di registro: .....
11. Indicativo di chiamata: .....
12. Lunghezza fuoritutto (metri): .....
13. Prua (metri): .....
14. Altezza (metri): .....
15. Materiale di costruzione dello scafo: .....
16. Potenza motrice (potenza al freno): .....
17. Velocità (nodi): .....
18. Capacità dei locali frigoriferi: .....
19. Capacità dei serbatoi carburante (m^3): .....
20. Capacità delle stive per il pesce (m^3): .....
21. Colore dello scafo: .....
22. Colore della sovrastruttura: .....

23. Impianti di comunicazione installati a bordo:

Tipo	Marca	Potenza (Watt)	Anno di costruzione	Frequenze	
				Ricezione	Trasmissione

24. Impianti di navigazione e di individuazione installati a bordo:

Tipo	Marca	Modello	Portata

25. Nome del capitano: .....

26. Nazionalità del capitano: .....

Accludere:

— tre fotografie a colori del peschereccio (di profilo);

— diagramma e descrizione particolareggiata degli strumenti di pesca utilizzati;

— documento comprovante che il rappresentante del proprietario/armatore è autorizzato a firmare la presente domanda.

....

(Data della domanda) (Firma del rappresentante del proprietario/armatore)

Appendice 2

DOMANDA DI UNA LICENZA PER LA PESCA DEI TONNIDI NELLE ACQUE DELL'ANGOLA

PARTE A

1. Nome del proprietario/armatore: .....
2. Nazionalità del proprietario/armatore: .....
3. Indirizzo d'ufficio del proprietario/armatore: .....

.....

.....

PARTE B

(Sezione da compilare per ciascun peschereccio)

1. Periodo di validità: .....
2. Nome del peschereccio: .....
3. Anno di costruzione: .....
4. Stato di bandiera originario: .....
5. Stato di bandiera attuale: .....
6. Data in cui è stata ottenuta la bandiera attuale: .....
7. Anno di acquisizione: .....
8. Porto e numero d'immatricolazione: .....
9. Tipo di pesca: .....
10. Stazza lorda di registro: .....
11. Indicativo di chiamata: .....
12. Lunghezza fuoritutto (metri): .....
13. Prua (metri): .....
14. Altezza (metri): .....
15. Materiale di costruzione dello scafo: .....
16. Potenza motrice (potenza al freno): .....
17. Velocità (nodi): .....
18. Capacità della cabina: .....
19. Capacità dep serbatoi carburante (m^3): .....
20. Capacità delle stive per il pesce (m^3): .....
21. Capacità di congelazione (t/24 ore) e sistema di congelazione utilizzato: .....

.....

22. Colore dello scafo: .....
23. Colore della sovrastruttura: .....

24. Impianti di comunicazione installati a bordo:

Tipo	Marca	Modello	Potenza (Watt)	Anno di costruzione	Frequenze	
					Ricezione	Trasmissione

25. Impianti di navigazione e di individuazione installati a bordo:

Tipo	Marca	Modello

26. Natanti ausiliari utilizzati (per ciascun peschereccio): .....

26.1. Stazza lorda di registro: .....

26.2. Lunghezza fuoritutto (m): .....

26.3. Prua (m): .....

26.4. Altezza (m): .....

26.5. Materiale di costruzione dello scafo: .....

26.6. Potenza motrice (potenza al feno): .....

26.7. Velocità (nodi): .....

27. Impianti aerei ausiliari di individuazione del pesce (anche se non sono installati a bordo): .....

.....

28. Porto di registro: .....

29. Nome del capitano: .....

30. Nazionalità del capitano: .....

Accludere:

— tre fotografie a colori del peschereccio (di profilo), dei natanti ausiliari e degli impianti aerei ausiliari per l'individazione del pesce;

— diagramma e descrizione particolareggiata degli strumenti di pesca utilizzati;

— documento comprovante che il rappresentante del proprietario/armatore è autorizzato a firmare la presente domanda.

....

(Data della domanda) (Firma del rappresentante del proprietario/armatore)

Appendice 3.1

GIORNALE DI PESCA **INSTITUTO DE INVESTIGAÇAO PESQUEIRA**

(per i pescherecci a strascico di profondità)

Cattura	(13)	N.	N.	N.	N.	N.
Data	(14)					
Latitudine	(15)					
Longitudine	(16)					
Sonda (m)	(17)					
Durata (h)	(18)					
Totale catture (kg)	(19)					

	1. Carapau					
	2. Sardinelas					
	3. Espadas					
	4. Marionga					
	5. Cachucho					
	6. Tico tico					
	7. Dentão					
	8. Bicuda					
	9. Pescada					
	10. Calafate					
	11. Corvinas					
	12. Dentinho					
	13. Roncador					
	14. Raias					
	15. Tubarões					
	16. Camarões					
	17. Chocos					
	18. Lulas					

Quantitativo (kg) di pesce globalmente trasformato

Specie	Intero	Filetti	Privato testa

Rigetti in mare

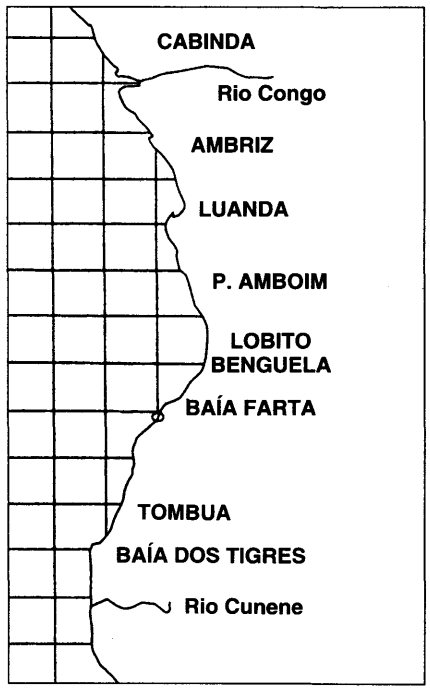
Specie	Totale (kg)

Appendice 3.2

SCHEDA DI VIAGGIO

Indicativo di chiamata (1)	
Matricola (2)	
Nome del peschereccio (3)	
Nazionalità (4)	
Armatore (5)	

	Partenza (6)	Arrivo (7)
Data		
Porto		
Cognome e firma del capitano (8)		



ATTREZZI DA PESCA (precisare e indicare le dimensioni) (9)

Attrezzi	Relinga (m) (g)	Relinga inferiore (m)	Dimensioni maglie della sacca
Rete da traino demersale 1 (a)			
Rete da traino pelagica (b)			
Rete da traino per gamberetti (c)			
	Relinga di galleggianti	Profondità (m)	
Ciancioli (d)			
	Lunghezza (m)	Numero degli ami	
Palangari (e)			
	Lunghezza (m)	Profondità (m)	
Rete da imbrocco/tramagli (f)			
Altri (precisare)			

PRINCIPALI SPECIE BERSAGLIO (riportare il nome o il numero d'ordine) (10)

Registrare IL NUMERO TOTALE DEI GIORNI DI PESCA in ogni casella della cartina riportara qui accanto (11)

TOTALE DELLE CATTURE kg (peso di tutto il pesce a bordo della nave) (12)	

Appendice 4.1

GIORNALE DI PESCA

(per tutte le nevi adibite alla pesca dei gamberetti)

INSTITUTO DE INVESTIGAÇÃO PESQUEIRA

Cattura	(13)	N.	N.	N.	N.	N.
Data	(14)					
Latitudine	(15)					
Longitudine	(16)					
Sonda (m)	(17)					
Durata (h)	(18)					
Totale catture (kg)	(19)					

	1. Gamba					
	2. Alistado					
	3. Carabineiro					
	4. Lagostinho					
	5. Caranguejo					
	6.					
	7.					
	8.					
	9.					
	10.					
	11.					
	12.					
	13.					

NB: Al fine di confermare il nome comune della specie nella sua lingua, voglia consultare la tabella allegata.

Quantitativo (kg) di pesce globalmente trasformato

Specie	Privato testa	Altri

Rigetti in mare

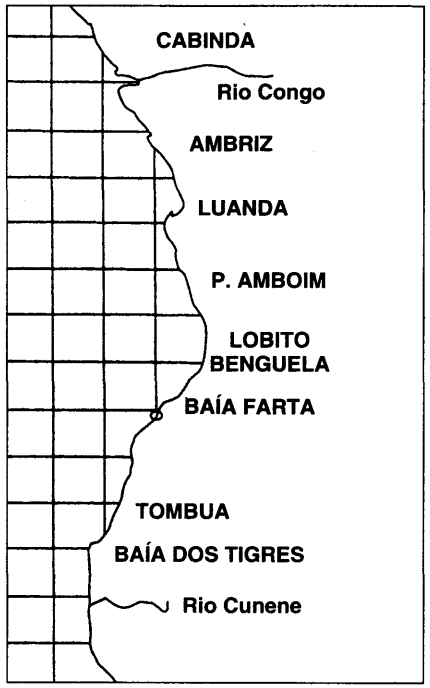
Specie	Totale (kg)

Appendice 4.2

SCHEDA DI VIAGGIO

Indicativo di chiamata (1)	
Matricola (2)	
Nome del peschereccio (3)	
Nazionalità (4)	
Armatore (5)	

	Partenza (6)	Arrivo (7)
Data		
Porto		
Cognome e firma del capitano (8)		



ATTREZZI DA PESCA (precisare e indicare le dimensioni) (9)

Attrezzi	Relinga (m) (g)	Relinga inferiore (m)	Dimensioni maglie della sacca
Rete da traino demersale 1 (a)			
Rete da traino pelagica (b)			
Rete da traino per gamberetti (c)			
	Relinga di galleggianti	Profondità (m)	
Ciancioli (d)			
	Lunghezza (m)	Numero degli ami	
Palangari (e)			
	Lunghezza (m)	Profondità (m)	
Rete da imbrocco/tramagli (f)			
Altri (precisare)			

PRINCIPALI SPECIE BERSAGLIO (riportare il nome o il numero d'ordine) (10)

Registrare IL NUMERO TOTALE DEI GIORNI DI PESCA in ogni casella della cartina riportara qui accanto (11)

TOTALE DELLE CATTURE kg (peso di tutto il pesce a bordo della nave) (12)	

IIP
MINISTÉRIO DAS PESCAS

Appendice 5

DIÁRIO DE PESCA PARA ATUNEIRO
(TUNA BOATS FISHING LOG BOOK)

MODALIDADE DE PESCA (FISHING METHOD)
- ☐ PALANGRE (LONGLINE)
- ☐ ISCO VIVO (BAITBOAT)
- ☐ REDE DE CERCO (PURSE SEINE)
- ☐ CORRICO (TROL) (TROLLING)
- ☐ OUTROS (OTHERS)

NOME DO NAVIO: ..... (VESSEL NAME)
NACIONALIDADE: ..... (FLAG COUNTRY)
NÚMERO DE REGISTO: ..... (REGISTRATION No)
ARMADOR ou AFRETADOR: ..... (COMPANY or OWNER)
ENDEREÇO: ..... (ADDRESS)

TONELAGEM ARQUEAÇÃO BRUTA: ..... t (GROSS TONS)
CAPACIDADE (TM): ..... tm (CAPACITY – TM)
CAPITÃO ou MESTRE: ..... (CAPTAIN)
Nº DE TRIPULANTES: ..... (No of CREW)
DATA DE COMUNICAÇÃO: ..... (REPORTING DATE)
COMUNICADO POR: ..... (REPORTED BY)

	MÊS (MONTH)	DIA (DAY)	ANO (YEAR)	PORTO (PORT)
SAÍDA: (BOAT LEFT)				
CHEGADA: (BOAT RETURNED)				

Nº DE DIAS NO MAR: ..... (No of DAYS AT SEA)
Nº DE DIAS DE PESCA: ..... (No of fishing days)
Nº DE LANÇOS EFECTUADOS: ..... (No of sets mode)
Nº DE VIAGEM: ..... (TRIP NUMBER)

DATAS (DATES)		ÁREA				CAPTURAS (CATCHES)																		ISCO USADO NA PESCA (BAIT USED)			
DIA/MÊS (DAY/MONTH)	Nº DE OPERAÇ. (SET No)	LATITUDE N/S	LONGITUDE E/W	TEMP. ÁGUA-SUP. (°C) (SURF WATER TEMP) (°C)	ESFORÇO DE PESCA (Effort) Numero de anzóis usados) (No of hooks used)	ATUM, RABILHO ou RABIL (BLUEFIN TUNA) Thunnus Maccoyi		ALBACORA (YELLOWFIN TUNA) Thunnus Albacares		PATUDO (BIGEYE TUNA) Thunnus Obesus		VOADOR (ALBACORE) Thunnus Alalunga		ESPADARTE (SWORDFISH) Xiphias gladius		ESPADIM (STRIP, MARLIN) (WHITE MARLIN) Tetrapturus Audax		ESPADIM NEGRO (BLACK MARLIN) Makaira indica		VELEIRO (SAILFISH) Istiophorus sp.		GAIADO (SKIPJACK) Katsuwonus Pelamis		DIVERSOS (Miscellaneous Fishes)		TOTAL DIÁRIO (DAILY TOTAL) APENAS EM KG (in Weight kg Only)		AGULHÃO (SAURY)	LULA (SQUID)	ISCO VIVO (LIVEBAIT)	OUTROS (OTHERS)
						Nº	KG	Nº	KG	Nº	KG	Nº	KG	Nº	KG	Nº	KG	Nº	KG	Nº	KG	Nº	KG	Nº	KG	Nº	KG				
QUANTIDADES DESCARREGADAS (EM KGS) LANDING WEIGHT (IN KG)																															

1 – No fim de cada viagem enviar uma cópia do Diário de Pesca ao Ministério das Pescas.
(At the end of each trip forward a copy of the log to Ministry of Fisheries).

2 – «ÁREA» significa a posição da operação, com arredondamento dos minutos e registando graus de latitude e longitude
(Fishing area refers to the position of the set. Round off minutes and record degrees of latitude and longitude).

3 – A última linha «Quantidade descarregada» deve ser preenchida só no fim da viagem. Deve ser registado o peso real na altura da descarga.
(*The bottom line «landing weight» should be completed only at the end of the trip. Actual weight at the time of unloading should be recorded*).

4 – Toda a informação aqui registada será mantida estritamente confidencial.
(All information reported herein will be kept strictly confidential).

Appendice 6

DATI STATISTICI RELATIVI ALLE ATTIVITÀ DI PESCA PELAGICA

MINISTERO DELLA PESCA

Mese: Anno:

Nome del peschereccio:	
Nazionalità (bandiera):	

Potenza motrice:	
Stazza lorda (TSL):	

Metodo di pesca:	
Porto di sbarco	

Data	Zona di pesca		Numero di retate	Ore di pesca effettuate	Specie (kg)				
					Sgombri e suri		Totale	Altre specie ittiche	Totale
	Longitudine	Latitudine			Sgombri	Suri			
1)									
2)									
3)									
4)									
5)									
6)									
7)									
8)									
9)									
10)									
11)									
12)									
13)									
14)									
15)									
16)									
17)									
18)									
19)									
20)									
21)									
22)									
23)									
24)									
25)									
26)									
27)									
28)									
29)									
30)									
31)									
		TOTALE							

PROTOCOLLO

che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo tra la Comunità europea e il governo della Repubblica democratica di São Tomé e Príncipe sulla pesca al largo di São Tomé e Príncipe per il periodo dal 1° giugno 1996 al 31 maggio 1999 [1]

Articolo 1

A decorrere dal 1° giugno 1996 e per un periodo di tre anni, le possibilità di pesca accordate a norma dell'articolo 2 dell'accordo sono fissate a 37 tonniere congelatrici con reti a circuizione ed a 7 tonniere con lenze a canna e 25 pescherecci con palangari di superficie.

Articolo 2

1. La compensazione finanziaria di cui all'articolo 6 dell'accordo è fissata, per il periodo contemplato dall'articolo 1, a 1 800 000 ecu da versare in tre rate annuali di pari importo. Tale importo copre 9 000 t annue di catture nelle acque di São Tomé e Príncipe. Se il volume delle catture di tonnidi effettuate dai pescherecci della Comunità nelle acque di São Tomé e Príncipe supera tale quantitativo, l'importo suddetto è aumentato di 50 ecu per tonnellata supplementare.

2. La destinazione della predetta compensazione è di esclusiva competenza del governo della Repubblica democratica di São Tomé e Príncipe. Essa è versata a favore della Banca centrale di São Tomé e Príncipe.

Articolo 3

1. Oltre al versamento dell'importo di cui all'articolo 2, nel periodo di cui all'articolo 1 la Comunità finanzia programmi scientifici e tecnici destinati in particolare a migliorare le conoscenze alieutiche e biologiche nella zona economica esclusiva di São Tomé e Príncipe, per un importo di 187 500 ecu.

2. Tali programmi sono elaborati congiuntamente dalle autorità competenti di São Tomé e Príncipe e della Comunità che partecipa, se del caso, alla loro attuazione. Previa approvazione del loro contenuto, i programmi sono finanziati mediante versamenti su un conto indicato dalle autorità competenti di São Tomé e Príncipe.

3. Le autorità competenti di São Tomé e Príncipe trasmettono ai servizi della Commissione delle Comunità europee una relazione sull'attuazione dei programmi approvati e sui risultati ottenuti. La Commissione delle Comunità europee si riserva la possibilità di chiedere alle autorità di São Tomé e Príncipe qualunque informazione complementare di ordine scientifico.

Articolo 4

1. Le due parti convengono che il miglioramento della competenza e delle conoscenze degli addetti alla pesca marittima costituisce un elemento essenziale per il successo della loro cooperazione. A tal fine la Comunità, oltre all'importo di cui all'articolo 2:

a) agevola l'accesso dei cittadini di São Tomé e Príncipe agli istituti degli Stati membri e mette a loro disposizione borse di studio e di formazione pratica nelle varie discipline scientifiche, tecniche ed economiche attinenti alla pesca. Queste borse possono essere altresì utilizzate in qualsiasi altro Stato legato alla Comunità da un accordo di cooperazione, per un importo di 35 000 ecu;

b) copre le spese di partecipazione di São Tomé e Príncipe al comitato regionale della pesca del Golfo di Guinea ed all'ICCAT, per un importo di 90 000 ecu;

c) copre le spese di partecipazione a riunioni internazionali o a tirocini nel settore della pesca, per un importo di 62 500 ecu.

2. Tali importi sono versati in tre rate annuali di pari importo sui conti indicati dal Ministero dell'agricoltura e della pesca. Tale ministero gestisce la totalità delle azioni così finanziate, di cui al paragrafo 1 e trasmette ai servizi della Commissione una relazione dettagliata sull'utilizzazione dei fondi.

Articolo 5

Qualora la Comunità ometta di effettuare i pagamenti di cui agli articoli 2 e 3 l'applicazione del presente protocollo può essere sospesa.

[1] Vedi decisione 96/623/CE (GU n. L 279 del 31. 10. 1996, pag. 30).

Articolo 6

L'allegato dell'accordo tra la Comunità europea e il governo della Repubblica democratica di São Tomé e Príncipe sulla pesca al largo di São Tomé e Príncipe è abrogato e sostituito dall'allegato al presente protocollo.

Articolo 7

Il presente protocollo entra in vigore alla data della firma.

Esso si applica a decorrere dal 1° giugno 1996.

ALLEGATO

Condizioni per l'esercizio della pesca da parte dei pescherecci della Comunità nella zona di pesca di São Tomé e Príncipe

1. Le procedure applicabili per la domanda e il rilascio delle licenze di cui all'articolo 4 dell'accordo sono le seguenti:

   Le autorità competenti della Comunità sottopongono al Ministero dell'agricoltura e della pesca di São Tomé e Príncipe, tramite la delegazione della Commissione delle Comunità europee responsabile per São Tomé e Príncipe, una domanda per ciascun peschereccio che intende esercitare la pesca a norma dell'accordo, almeno venti giorni prima dell'inizio del periodo di validità richiesto.

   Le domande sono presentate conformemente all'apposito formulario che è fornito a tal fine dal governo della Repubblica democratica di São Tomé e Príncipe e il cui modello è allegato (appendice 1).

   Le licenze sono rilasciate, entro venti giorni dalla presentazione della domanda, dalle autorità di São Tomé e Príncipe agli armatori o ai loro rappresentanti tramite la delegazione della Commissione delle Comunità europee responsabile per São Tomé e Príncipe.

   La licenza è rilasciata a nome di un determinato peschereccio e non è trasferibile. Tuttavia, e su richiesta della Commissione delle Comunità europee, la licenza rilasciata a nome di un peschereccio può essere, e in caso di dimostrata forza maggiore è, sostituita da una nuova licenza a nome di un altro peschereccio avente caratteristiche analoghe a quelle del peschereccio che esso sostituisce. L'armatore del peschereccio da sostituire consegna la licenza annullata al Ministero dell'agricoltura e della pesca di São Tomé e Príncipe tramite la delegazione della Commissione delle Comunità europee responsabile per São Tomé e Príncipe.

   La nuova licenza menziona:

   — la data del rilascio;

   — il fatto che la licenza sostituisce quella rilasciata per il peschereccio precedente, per il periodo di validità residuo.

   In tal caso, non è dovuta alcuna somma forfettaria, quale prevista in appresso al punto 5.

   La licenza deve essere tenuta permanentemente a bordo; tuttavia, una volta ricevuta la notifica del pagamento dell'anticipo inviata dalla Commissione europea alle autorità di São Tomé e Príncipe, la nave è iscritta in un elenco delle navi autorizzate a pescare, trasmesso alle autorità di São Tomé e Príncipe incaricate del controllo della pesca. Una copia di cui sopra può essere ottenuta per fax in attesa del ricevimento della licenza definitiva; tale copia è conservata a bordo.

2. Le licenze sono valide per un anno. Esse sono rinnovabili.

3. I canoni di cui all'articolo 4 dell'accordo sono fissati a 20 ecu per tonnellata pescata nella zona di pesca di São Tomé e Príncipe.

4. Le autorità competenti di São Tomé e Príncipe comunicano le modalità di pagamento del canone e in particolare i conti bancari e le valute da utilizzare.

5. Le licenze sono rilasciate previo versamento, presso la Banca centrale di São Tomé e Príncipe, di una somma forfettaria di 3 000 ecu l'anno per le tonniere congelatrici con rete a circuizione e di 500 ecu l'anno per le tonniere con lenze a canna o i pescherecci con palangari di superficie; tali importi corrispondono al canone da pagare per la cattura di:

   — 150 tonnellate all'anno di tonno per le tonniere congelatrici con rete a circuizione;

   — 25 tonnellate all'anno di tonno per le tonniere con lenze a canna o i pescherecci con palangari di superficie.

6. Le navi debbono tenere un giornale di bordo, secondo il modello ICCAT riportato nell'appendice 2, per ciascun periodo di pesca trascorso nelle acque di São Tomé e Príncipe. Esso deve essere compilato anche se non sono state effettuate catture.

   I pescherecci di cui al precedente comma, per i periodi nei quali non si sono trovati nelle acque di São Tomé e Príncipe, sono tenuti a compilare il giornale di bordo di cui sopra con la menzione «Fuori ZEE São Tomé e Príncipe».

   I giornali di bordo di cui al presente paragrafo sono trasmessi al Ministero dell'agricoltura e della pesca entro un termine di 15 giorni lavorativi dal loro arrivo in un porto.

Copie di tali documenti sono inviate agli istituti scientifici di cui al paragrafo 7, terzo comma, e alla delegazione della Commissione delle Comunità europee responsabile per São Tomé e Príncipe.

7. São Tomé e Príncipe effettua il computo dei canoni dovuti a titolo dell'anno civile precedente, sulla base delle dichiarazioni di cattura per peschereccio comunitario e delle altre informazioni da esso detenute.

Tale computo è notificato alla Commissione entro il 31 marzo per l'anno precedente e la Commissione lo trasmette entro il 15 aprile contemporaneamente agli armatori e alle autorità nazionali degli Stati membri interessati.

Gli armatori, qualora contestino il computo presentato da São Tomé e Príncipe, possono consultare gli istituti scientifici competenti per la verifica dei dati relativi alle catture, quali l'Istituto francese di ricerca scientifica per lo sviluppo della cooperazione (ORSTOM) e l'Istituto oceanografico spagnolo (IEO) e concertarsi quindi con le autorità di São Tomé e Príncipe per effettuare il computo definitivo entro il 15 maggio dell'anno in corso. Qualora non siano pervenute osservazioni degli armatori entro tale data, il computo effettuato da São Tomé e Príncipe è considerato definitivo. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il computo definitivo relativo alla propria flotta.

Gli eventuali pagamenti supplementari rispetto all'anticipo sono effettuati dagli armatori presso la Banca centrale di São Tomé e Príncipe entro il 31 maggio dello stesso anno.

Tuttavia, se il computo definitivo è inferiore all'importo dell'anticipo di cui al paragrafo 5, la somma residua corrispondente non è rimborsata all'armatore.

8. I pescherecci, nelle tre ore successive a ciascuna entrata e uscita dalla zona di pesca e ogni tre giorni durante la loro attività di pesca nelle acque di São Tomé e Príncipe, sono tenuti a comunicare direttamente alle autorità di São Tomé e Príncipe, possibilmente via fax e, per le navi sprovviste di fax, via radio, la loro posizione e le catture detenute a bordo. Il numero di fax e la frequenza radio sono indicati in occasione del rilascio della licenza.

Una copia delle comunicazioni via fax o della registrazione delle comunicazioni radio è conservata dalle autorità di São Tomé e Príncipe e dagli armatori fino all'approvazione da parte di ciascuna delle due parti del computo definitivo dei canoni di cui al paragrafo 7.

Un peschereccio sorpreso a pescare senza aver avvertito della propria presenza le autorità di São Tomé e Príncipe è considerato come un peschereccio senza licenza.

9. Le tonniere con reti a circuizione cercano di mettere a disposizione delle autorità di São Tomé e Príncipe le loro eventuali catture accessorie, ai prezzi stabiliti di comune accordo.

10. Su richiesta delle autorità di São Tomé e Príncipe, i pescherecci prendono a bordo degli osservatori. La permanenza a bordo dell'osservatore non deve superare il tempo occorrente per eseguire una verifica delle catture a campione. Il capitano prende tutte le misure necessarie per facilitare agli osservatori l'adempimento dei loro compiti a bordo. Il salario e gli oneri sociali dell'osservatore sono a carico delle autorità competenti di São Tomé e Príncipe. In caso di imbarco in un paese straniero, le spese di viaggio dell'osservatore sono a carico dell'armatore. Qualora una tonniera con a bordo un osservatore di São Tomé e Príncipe lasci la zona di pesca di São Tomé e Príncipe, devono essere prese le opportune misure per garantire che l'osservatore possa ritornare quanto prima a São Tomé e Príncipe a spese dell'armatore.

In tale occasione, e su richiesta delle autorità di São Tomé e Príncipe, gli armatori delle tonniere con reti a circuizione cercano di imbarcare marinai di São Tomé e Príncipe, senza superare il limite massimo di tre marinai per l'insieme delle tonniere comunitarie con reti a circuizione e in ragione di non più di un marinaio per imbarcazione. Le condizioni di lavoro e di salario sono liberamente discusse tra gli armatori e i rappresentanti dei marinai.

11. Per la pesca del tonno sono applicabili le norme internazionali, come raccomandate dall'ICCAT.

12. La delegazione della Commissione delle Comunità europee responsabile per São Tomé e Príncipe è informata, entro quarantotto ore, di qualsiasi fermo di un peschereccio battente bandiera di uno Stato membro della Comunità operante nell'ambito del presente accordo, effettuato nella zona di pesca di São Tomé e Príncipe.

Una relazione succinta sulle circostanze e i motivi che sono all'origine del fermo deve essere trasmessa entro settantadue ore.

Appendice 1

REPUBBLICA DEMOCRATICA DI SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

MINISTERO DELL'AGRICOLTURA E DELLA PESCA

DOMANDA DI LICENZA DI PESCA N. ...

Nome del richiedente: .....

Indirizzo del richiedente: .....

.....

Nome e indirizzo dell'armatore della nave: .....

.....

Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante a São Tomé e Príncipe: .....

.....

Nome del peschereccio: .....

Tipo di peschereccio: .....

Paese di immatricolazione: .....

Porto e numero di immatricolazione: .....

Identificazione esterna del peschereccio: .....

Indicativo di chiamata e frequenza: .....

Lunghezza del peschereccio: .....

Larghezza del peschereccio: .....

Tipo di motore e potenza motrice: .....

Capacità delle stive: .....

Numero minimo dei membri d'equipaggio: .....

Tipo di pesca praticato: .....

Specie ittiche interessate: .....

.....

Periodo di validità richiesto: .....

Certifico che le informazioni di cui sopra sono esatte.

Dichiaro di conoscere, di approvare e di impegnarmi a rispettare e a far rispettare la legislazione in materia di pesca marittima della Repubblica democratica di São Tomé e Príncipe, nonché la legislazione internazionale applicabile.

Data: .....

IL RICHIEDENTE

.....

Appendice 2

DIARIO DI PESCA DELLE TONNIERE

Modalità di pesca
☐ Palangari
☐ Esca
☐ Reti a circuizione
☐ Traino
☐ Altri

			Mese	Giorno	Anno	Porto
Nome della nave:	Stazza lorda:	Uscita della nave:	.....	.....	.....	.....
Nazionalità:	Capacità (TM):					
N. di immatricolazione:	Capitano:	Ritorno della nave:	.....	.....	.....	.....
Nome del responsabile:	N. di marinai:					
Indirizzo:	Data di comunicazione:					
.....	Comunicato da:			N. di giorni di pesca:	.....	
.....	.....	N. di giorni in mare:	.....	N. di lanci effettuati:	.....	N. di viaggi: .....
.....	.....					

Date		Zona		Tª Acqua in sup. (in °C)	Sforzo di pesca (N. di anni)	Catture																		Esche utilizzate			
Giorno/Mese	N. Operazione	Latitudine N/S	Longitudine E/O			Tonno rosso *Thunnus maccoyi*		Albacora *Thunnus albacares*		Patudo *Thunnus obesus*		Tonno bianco *Thunnus alalunga*		Pesce spada *Xiphias gladius*		Pesce lancia striato *Tetraptunus audax*		Pesce lancia *Makaira indica*		Pesce vela *Istiophorus spp.*		Listao *Katsuwonus pelamis*		Altri		Totale quotidiano (kg)		Agiolia	Calamari	Esca viva	Altri
						N.	kg	N.	kg	N.	kg	N.	kg	N.	kg	N.	kg	N.	kg	N.	kg	N.	kg	N.	kg	N.	kg				
Quantità sbarcate (in kg)																															