

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 67



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

53° anno
17 marzo 2010

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) n. 220/2010 della Commissione, del 16 marzo 2010, che adotta il programma di moduli ad hoc, per gli anni dal 2013 al 2015, per l'indagine per campione sulle forze di lavoro di cui al regolamento (CE) n. 577/98 del Consiglio ⁽¹⁾** 1

Regolamento (UE) n. 221/2010 della Commissione, del 16 marzo 2010, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli ... 4

DECISIONI

- ★ **Decisione 2010/156/PESC del Consiglio, del 16 marzo 2010, relativa alla proroga del mandato del rappresentante speciale dell'Unione europea nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia ...** 6

2010/157/UE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 12 marzo 2010, che proroga la validità della decisione 2006/502/CE che prescrive agli Stati membri di adottare provvedimenti per assicurare che siano immessi sul mercato esclusivamente accendini a prova di bambino e di proibire la commercializzazione di accendini fantasia [notificata con il numero C(2010) 1314] ⁽¹⁾.....** 9

2010/158/UE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 16 marzo 2010, relativa ad alcune misure provvisorie di protezione contro l'influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N1 nel pollame in Romania [notificata con il numero C(2010) 1862] ⁽¹⁾.....** 10

Prezzo: 3 EUR

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

IT

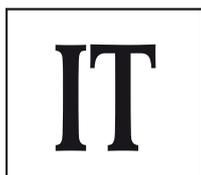
Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

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

RACCOMANDAZIONI

2010/159/UE:

- ★ **Raccomandazione della Commissione, dell'11 marzo 2010, relativa alle misure di autoprotezione e di prevenzione degli atti di pirateria e degli attacchi armati contro le navi⁽¹⁾ 13**



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 220/2010 DELLA COMMISSIONE

del 16 marzo 2010

che adotta il programma di moduli ad hoc, per gli anni dal 2013 al 2015, per l'indagine per campione sulle forze di lavoro di cui al regolamento (CE) n. 577/98 del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 577/98 del Consiglio, del 9 marzo 1998, relativo all'organizzazione di un'indagine per campione sulle forze di lavoro nella Comunità ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente a quanto disposto dal regolamento (CE) n. 577/98 devono essere specificati gli elementi del programma di moduli ad hoc per il periodo che va dal 2013 al 2015.
- (2) Sono necessarie fonti aggiuntive ⁽²⁾ per alcuni settori, quali «Pesca e acquicoltura» (divisione 03 della NACE Rev. 2), «Attività estrattiva» (sezione B della NACE rev. 2) o «Sanità e assistenza sociale» (sezione Q della NACE rev. 2), che, benché presentino elevati rischi di infortuni sul lavoro, malattie professionali e altri problemi di salute connessi all'attività lavorativa, solitamente non sono — se non in parte — coperti dai regimi di sicurezza sociale nazionali.
- (3) Un nuovo modulo ad hoc sugli infortuni sul lavoro e sui problemi di salute connessi all'attività lavorativa fornirà un notevole valore aggiunto alle informazioni ottenibili dalle statistiche europee sugli infortuni sul lavoro e da quelle sulle malattie professionali, consentendo, in particolare, di collegare direttamente i dati sugli infortuni e sulle malattie professionali alla situazione delle persone sul mercato del lavoro e di ottenere informazioni sui rischi emergenti (ad esempio, problemi di salute connessi all'attività lavorativa non riconosciuti come malattie professionali nella legislazione nazionale).

- (4) La strategia europea per l'occupazione tiene pienamente conto della necessità di analizzare gli aspetti occupazionali dell'immigrazione, in particolare della necessità di migliorare la situazione dei migranti sul mercato del lavoro. Gli orientamenti a favore dell'occupazione adottati con la decisione 2008/618/CE del Consiglio ⁽³⁾, che costituiscono parte integrante del «pacchetto integrato» destinato a promuovere la crescita e l'occupazione in Europa nel quadro della rilanciata strategia di Lisbona, sollecitano a prestare particolare attenzione alla considerevole riduzione dei divari in termini occupazionali tra le categorie svantaggiate, compreso il divario tra i cittadini dei paesi terzi e i cittadini comunitari. Negli orientamenti è affermato esplicitamente che la lotta contro le discriminazioni e l'integrazione degli immigrati rivestono un'importanza fondamentale e richiedono una gestione adeguata della migrazione economica per migliorare la risposta alle esigenze del mercato del lavoro. È indispensabile disporre di dati appropriati per monitorare tali questioni, in particolare in considerazione del fatto che, a causa dell'invecchiamento delle forze di lavoro dell'UE e delle previste carenze di manodopera, il fabbisogno di lavoratori migranti continuerà ad aumentare nei prossimi anni.
- (5) Nel contesto dell'attuale dibattito sulla flessicurezza e in considerazione della necessità — messa in evidenza nella strategia europea per l'occupazione e negli orientamenti a favore dell'occupazione — di una maggiore adattabilità sia delle imprese sia dei lavoratori in Europa, è necessario disporre, sulla base di un'indagine europea su ampia scala, di dati sulla misura in cui sono applicate varie forme di nuove modalità di organizzazione del lavoro e dell'orario di lavoro, nonché sulle esperienze dei lavoratori a tale proposito.

⁽¹⁾ GU L 77 del 14.3.1998, pag. 3.

⁽²⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni — Migliorare la qualità e la produttività sul luogo di lavoro: strategia comunitaria 2007-2012 per la salute e la sicurezza sul luogo di lavoro, adottata il 21.2.2007 — [COM(2007) 62].

(6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato del sistema statistico europeo,

⁽³⁾ GU L 198 del 26.7.2008, pag. 47.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

È adottato il programma di moduli ad hoc per l'indagine per campione sulle forze di lavoro, per gli anni dal 2013 al 2015, come specificato nell'allegato.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 16 marzo 2010.

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

ALLEGATO

INDAGINE SULLE FORZE DI LAVORO**Programma pluriennale di moduli ad hoc**

1. INFORTUNI SUL LAVORO E ALTRI PROBLEMI DI SALUTE CONNESSI ALL'ATTIVITÀ LAVORATIVA

Elenco delle variabili: da definire entro dicembre 2011.

Periodo di riferimento: 2013. Gli Stati membri possono fornire dati per tutte le 52 settimane o per il secondo trimestre dell'anno.

Stati membri e regioni interessate: da definire entro dicembre 2011.

Rappresentatività dei risultati: da definire entro dicembre 2011.

Completezza del campione per i moduli ad hoc: il campione per i moduli ad hoc deve soddisfare le prescrizioni di cui all'allegato I, punto 4, del regolamento (CE) n. 377/2008 della Commissione⁽¹⁾, secondo le quali il campione utilizzato per raccogliere informazioni sui moduli ad hoc deve fornire informazioni anche sulle variabili strutturali.

Trasmissione dei risultati: entro il 31 marzo 2014.

2. SITUAZIONE SUL MERCATO DEL LAVORO DEI MIGRANTI E DEI LORO IMMEDIATI DISCENDENTI

Elenco delle variabili: da definire entro dicembre 2012.

Periodo di riferimento: 2014. Gli Stati membri possono fornire dati per tutte le 52 settimane o per il secondo trimestre dell'anno.

Stati membri e regioni interessate: da definire entro dicembre 2012.

Rappresentatività dei risultati: da definire entro dicembre 2012.

Completezza del campione per i moduli ad hoc: il campione per i moduli ad hoc deve soddisfare le prescrizioni di cui all'allegato I, punto 4, del regolamento (CE) n. 377/2008, secondo le quali il campione utilizzato per raccogliere informazioni sui moduli ad hoc deve fornire informazioni anche sulle variabili strutturali.

Trasmissione dei risultati: entro il 31 marzo 2015.

3. DISPOSIZIONI SULL'ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO E DELL'ORARIO DI LAVORO

Elenco delle variabili: da definire entro dicembre 2013.

Periodo di riferimento: 2015. Gli Stati membri possono fornire dati per tutte le 52 settimane o per il secondo trimestre dell'anno.

Stati membri e regioni interessate: da definire entro dicembre 2013.

Rappresentatività dei risultati: da definire entro dicembre 2013.

Completezza del campione di moduli ad hoc: il campione per i moduli ad hoc deve soddisfare le prescrizioni di cui all'allegato I, punto 4, del regolamento (CE) n. 377/2008, secondo le quali il campione utilizzato per raccogliere informazioni sui moduli ad hoc deve fornire informazioni anche sulle variabili strutturali.

Trasmissione dei risultati: entro il 31 marzo 2016.

⁽¹⁾ GU L 114 del 26.4.2008, pag. 57.

REGOLAMENTO (UE) N. 221/2010 DELLA COMMISSIONE**del 16 marzo 2010****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,visto il regolamento (CE) n. 1580/2007 della Commissione, del 21 dicembre 2007, recante modalità di applicazione dei regolamenti (CE) n. 2200/96, (CE) n. 2201/96 e (CE) n. 1182/2007 nel settore degli ortofrutticoli ⁽²⁾, in particolare l'articolo 138, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

Il regolamento (CE) n. 1580/2007 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XV, parte A, del medesimo regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 138 del regolamento (CE) n. 1580/2007 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 17 marzo 2010.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 marzo 2010.

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Jean-Luc DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 350 del 31.12.2007, pag. 1.

ALLEGATO

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

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	IL	107,2
	JO	59,4
	MA	78,3
	TN	133,8
	TR	115,0
	ZZ	98,7
0707 00 05	EG	219,6
	JO	134,1
	MK	134,1
	TR	137,6
	ZZ	156,4
0709 90 70	MA	192,2
	TR	93,9
	ZZ	143,1
0709 90 80	EG	32,4
	ZZ	32,4
0805 10 20	EG	42,9
	IL	54,6
	MA	56,9
	TN	49,7
	TR	61,4
	ZZ	53,1
0805 50 10	EG	76,3
	IL	97,8
	TR	68,0
	ZZ	80,7
0808 10 80	AR	103,6
	BR	89,3
	CA	73,7
	CN	74,2
	MK	24,7
	US	116,6
	ZZ	80,4
0808 20 50	AR	84,0
	CL	74,8
	CN	82,0
	ZA	101,9
	ZZ	85,7

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

DECISIONI

DECISIONE 2010/156/PESC DEL CONSIGLIO

del 16 marzo 2010

relativa alla proroga del mandato del rappresentante speciale dell'Unione europea nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

Articolo 2

Obiettivo politico

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare l'articolo 28, l'articolo 31, paragrafo 2 e l'articolo 33,

Il mandato dell'RSUE è basato sull'obiettivo politico dell'Unione europea nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, che consiste nel contribuire al consolidamento del processo politico pacifico e alla piena attuazione dell'accordo quadro di Ohrid, facilitando in questo modo ulteriori progressi verso l'integrazione europea mediante il processo di stabilizzazione e associazione.

vista la proposta dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza,

considerando quanto segue:

L'RSUE sostiene le attività dell'AR nella regione.

(1) Il 17 ottobre 2005 il Consiglio ha adottato l'azione comune 2005/724/PESC ⁽¹⁾ relativa alla nomina del sig. Erwan FOUÉRE quale rappresentante speciale dell'Unione europea (RSUE) nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia.

Articolo 3

Mandato

Al fine di raggiungere l'obiettivo politico, l'RSUE ha il mandato di:

(2) Il 15 settembre 2009 il Consiglio ha adottato l'azione comune 2009/706/PESC ⁽²⁾ relativa alla proroga del mandato dell'RSUE fino al 31 marzo 2010.

a) mantenere stretti contatti con il governo dell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia e con le parti coinvolte nel processo politico;

(3) Il mandato dell'RSUE dovrebbe essere prorogato fino al 31 agosto 2010. Tuttavia il mandato dell'RSUE potrebbe terminare anticipatamente se il Consiglio lo decide, su raccomandazione dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza (AR) a seguito dell'entrata in vigore della decisione che istituisce il servizio europeo per l'azione esterna,

b) offrire la consulenza dell'Unione e i suoi buoni uffici nel processo politico;

c) assicurare il coordinamento degli interventi della comunità internazionale volti a contribuire all'attuazione e alla sostenibilità delle disposizioni dell'accordo quadro del 13 agosto 2001, secondo quanto stabilito nell'accordo e nei relativi allegati;

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Rappresentante speciale dell'Unione europea

Il mandato del sig. Erwan FOUÉRE quale rappresentante speciale dell'Unione europea (RSUE) nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia è prorogato fino al 31 agosto 2010. Il mandato dell'RSUE può terminare anticipatamente se il Consiglio lo decide, su raccomandazione dell'AR a seguito dell'entrata in vigore della decisione che istituisce il servizio europeo per l'azione esterna.

d) seguire attentamente le questioni interetniche e di sicurezza e riferirne in merito, nonché mantenere a tal fine i collegamenti con tutti gli organismi pertinenti;

e) contribuire allo sviluppo e al consolidamento del rispetto dei diritti umani e delle libertà fondamentali nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, conformemente alla politica e agli orientamenti dell'UE in materia di diritti umani.

⁽¹⁾ GU L 272 del 18.10.2005, pag. 26.

⁽²⁾ GU L 244 del 16.9.2009, pag. 25.

*Articolo 4***Esecuzione del mandato**

1. L'RSUE è responsabile dell'esecuzione del mandato, sotto l'autorità dell'AR.

2. Il Comitato politico e di sicurezza (CPS) è un interlocutore privilegiato dell'RSUE e ne costituisce il principale punto di contatto con il Consiglio. Il CPS fornisce all'RSUE un orientamento strategico e una direzione politica nell'ambito del mandato, fatte salve le competenze dell'AR.

*Articolo 5***Finanziamento**

1. L'importo di riferimento finanziario destinato a coprire le spese connesse con il mandato dell'RSUE nel periodo dal 1° aprile 2010 al 31 agosto 2010 è pari a 340 000 EUR.

2. Le spese finanziate tramite l'importo di cui al paragrafo 1 sono ammissibili a decorrere dal 1° aprile 2010. Le spese sono gestite nel rispetto delle procedure e delle norme applicabili al bilancio generale dell'Unione.

3. La gestione delle spese è oggetto di un contratto fra l'RSUE e la Commissione. L'RSUE è responsabile dinanzi alla Commissione di tutte le spese.

*Articolo 6***Costituzione e composizione della squadra**

1. Nei limiti del suo mandato e dei corrispondenti mezzi finanziari messi a disposizione, l'RSUE è responsabile della costituzione della sua squadra. La squadra dispone delle competenze necessarie su problemi politici specifici, secondo le indicazioni del mandato. L'RSUE tiene informati senza indugio il Consiglio e la Commissione della composizione della squadra.

2. Gli Stati membri e le istituzioni dell'Unione possono proporre il distacco di personale presso l'RSUE. Lo stipendio del personale distaccato da uno Stato membro o da un'istituzione dell'Unione presso l'RSUE è a carico dello Stato membro o dell'istituzione dell'Unione in questione. Anche gli esperti distaccati presso il segretariato generale del Consiglio dagli Stati membri possono essere assegnati all'RSUE. Il personale internazionale a contratto ha la cittadinanza di uno Stato membro.

3. Ciascun membro del personale distaccato resta alle dipendenze amministrative dello Stato membro o dell'istituzione dell'Unione che l'ha distaccato ed assolve i propri compiti e agisce nell'interesse del mandato dell'RSUE.

*Articolo 7***Privilegi e immunità dell'RSUE e del suo personale**

I privilegi, le immunità e le altre garanzie necessarie per il compimento e il regolare svolgimento della missione dell'RSUE e del suo personale sono convenuti con la parte o le parti ospitanti, a seconda dei casi. Gli Stati membri e la Commissione concedono tutto il sostegno necessario a tale scopo.

*Articolo 8***Sicurezza delle informazioni classificate dell'UE**

L'RSUE e i membri della sua squadra rispettano i principi e le norme minime di sicurezza fissati dalla decisione 2001/264/CE del Consiglio, del 19 marzo 2001, che adotta le norme di sicurezza del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare nella gestione delle informazioni classificate dell'UE.

*Articolo 9***Accesso alle informazioni e supporto logistico**

1. Gli Stati membri, la Commissione e il segretariato generale del Consiglio assicurano che l'RSUE abbia accesso ad ogni pertinente informazione.

2. Le delegazioni dell'Unione e/o gli Stati membri, a seconda dei casi, forniscono il supporto logistico nella regione.

*Articolo 10***Sicurezza**

Secondo la politica dell'Unione in materia di sicurezza del personale schierato al di fuori dell'Unione con capacità operative ai sensi del titolo V del trattato, l'RSUE adotta tutte le misure ragionevolmente praticabili, conformemente al suo mandato e alla situazione della sicurezza nell'area geografica di sua competenza, per la sicurezza di tutto il personale sotto la sua diretta autorità, in particolare:

- a) stabilendo, sulla base di linee guida del segretariato generale del Consiglio, un piano di sicurezza specifico della missione che contempli le misure di sicurezza fisiche, organizzative e procedurali specifiche della missione, la gestione della sicurezza dei movimenti del personale verso la zona della missione e al suo interno, nonché la gestione degli incidenti di sicurezza ed un piano di emergenza e di evacuazione;

⁽¹⁾ GU L 101 dell'11.4.2001, pag. 1.

- b) assicurando che tutto il personale schierato al di fuori dell'Unione abbia una copertura assicurativa contro i rischi gravi, in funzione delle condizioni esistenti nella zona della missione;
- c) assicurando che tutti i membri della sua squadra schierati al di fuori dell'Unione, compreso il personale assunto a livello locale, abbiano ricevuto un'adeguata formazione in materia di sicurezza, prima o al momento del loro arrivo nella zona della missione, sulla base dei livelli di rischio assegnati dal segretariato generale del Consiglio alla zona della missione;
- d) assicurando che siano attuate tutte le raccomandazioni convenute, formulate in seguito a valutazioni periodiche della sicurezza, e presentando all'AR, al Consiglio e alla Commissione relazioni scritte sull'attuazione di tali raccomandazioni e su altre questioni di sicurezza nell'ambito della relazione di medio termine e della relazione di esecuzione del mandato.

Articolo 11

Relazioni

L'RSUE riferisce periodicamente all'AR e al CPS oralmente e per iscritto. Se necessario, egli riferisce anche ai gruppi di lavoro del Consiglio. Le relazioni scritte periodiche sono diffuse mediante la rete COREU. Su raccomandazione dell'AR o del CPS, l'RSUE può presentare relazioni al Consiglio «Affari esteri».

Articolo 12

Coordinamento

1. L'RSUE promuove il coordinamento politico generale dell'Unione. Egli concorre ad assicurare che tutti gli strumenti dell'Unione sul campo siano impiegati in un quadro coerente ai fini del raggiungimento degli obiettivi politici dell'Unione. Le attività dell'RSUE sono coordinate con quelle della Commissione e, se del caso, con quelle degli altri RSUE attivi nella regione.

L'RSUE informa periodicamente le missioni degli Stati membri e le delegazioni dell'Unione.

2. Sono mantenuti sul campo stretti contatti con i capi delle delegazioni dell'Unione e i capimissione degli Stati membri. Essi si adoperano al massimo per assistere l'RSUE nell'esecuzione del mandato. L'RSUE mantiene stretti contatti anche con altri soggetti internazionali e regionali sul terreno.

Articolo 13

Riesame

L'attuazione della presente decisione e la coerenza della stessa con altri contributi dell'Unione nella regione sono riesaminate periodicamente. L'RSUE presenta all'AR, al Consiglio e alla Commissione una relazione esauriente sull'esecuzione del mandato entro la fine dello stesso.

Articolo 14

Entrata in vigore

La presente decisione entra in vigore alla data dell'adozione.

Articolo 15

Pubblicazione

La presente decisione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, addì 16 marzo 2010.

Per il Consiglio

Il presidente

E. SALGADO

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 12 marzo 2010

che proroga la validità della decisione 2006/502/CE che prescrive agli Stati membri di adottare provvedimenti per assicurare che siano immessi sul mercato esclusivamente accendini a prova di bambino e di proibire la commercializzazione di accendini fantasia

[notificata con il numero C(2010) 1314]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2010/157/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 dicembre 2001, relativa alla sicurezza generale dei prodotti ⁽¹⁾, e in particolare l'articolo 13,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione 2006/502/CE della Commissione ⁽²⁾ prescrive agli Stati membri di adottare provvedimenti per assicurare che siano immessi sul mercato esclusivamente accendini a prova di bambino e di proibire la commercializzazione di accendini fantasia.
- (2) La decisione 2006/502/CE è stata adottata conformemente alle disposizioni dell'articolo 13 della direttiva 2001/95/CE, che limita la validità della decisione a un periodo non superiore ad un anno, ma ne consente la conferma per ulteriori periodi, ciascuno dei quali non può superare un anno.
- (3) La decisione 2006/502/CE è stata modificata tre volte, in primo luogo dalla decisione 2007/231/CE ⁽³⁾ che ne ha prorogato la validità fino all'11 maggio 2008, in secondo luogo dalla decisione 2008/322/CE ⁽⁴⁾ che ne ha prorogato la validità fino all'11 maggio 2009 e in terzo luogo dalla decisione 2009/298/CE ⁽⁵⁾ che ne ha prorogato la validità per un ulteriore anno, ovvero sino all'11 maggio 2010.

- (4) In mancanza di altre misure soddisfacenti riguardo ad accendini sicuri per i bambini, occorre prorogare la validità della decisione 2006/502/CE per ulteriori dodici mesi e modificarla di conseguenza.
- (5) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito a norma della direttiva 2001/95/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

All'articolo 6 della decisione 2006/502/CE, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. La presente decisione si applica fino all'11 maggio 2011.»

Articolo 2

Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente decisione entro l'11 maggio 2010 e pubblicano tali misure. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 12 marzo 2010.

Per la Commissione

John DALLI

Membro della Commissione⁽¹⁾ GU L 11 del 15.1.2002, pag. 4.⁽²⁾ GU L 198 del 20.7.2006, pag. 41.⁽³⁾ GU L 99 del 14.4.2007, pag. 16.⁽⁴⁾ GU L 109 del 19.4.2008, pag. 40.⁽⁵⁾ GU L 81 del 27.3.2009, pag. 23.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 marzo 2010

relativa ad alcune misure provvisorie di protezione contro l'influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N1 nel pollame in Romania

[notificata con il numero C(2010) 1862]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2010/158/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 89/662/CEE del Consiglio, dell'11 dicembre 1989, relativa ai controlli veterinari applicabili negli scambi intracomunitari, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 3,

vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari e zootecnici applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e prodotti di origine animale, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno ⁽²⁾, in particolare l'articolo 10, paragrafo 3,

visto il regolamento (CE) n. 998/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativo alle condizioni di polizia sanitaria applicabili ai movimenti a carattere non commerciale di animali da compagnia e che modifica la direttiva 92/65/CEE del Consiglio ⁽³⁾, in particolare l'articolo 18, primo comma,

considerando quanto segue:

- (1) L'influenza aviaria è una malattia virale contagiosa dei volatili, compreso il pollame. Il contagio del pollame domestico con i virus dell'influenza aviaria provoca due forme principali di tale malattia, che si distinguono in base alla loro virulenza. La forma a bassa patogenicità, in genere, causa solo sintomi lievi, mentre quella ad alta patogenicità comporta tassi di mortalità assai elevati nella maggior parte delle specie di pollame. Tale malattia può avere gravi conseguenze per la redditività degli allevamenti avicoli.
- (2) L'influenza aviaria colpisce soprattutto i volatili, ma anche gli esseri umani, in determinate circostanze, possono subire l'infezione, benché tale rischio sia in genere limitato.
- (3) In caso di comparsa di un focolaio di influenza aviaria vi è il rischio che l'agente patogeno si diffonda ad altri allevamenti avicoli e ai volatili selvatici. La malattia può quindi diffondersi da uno Stato membro ad un altro come pure a paesi terzi attraverso gli scambi di volatili vivi o dei loro prodotti e la migrazione dei volatili selvatici.
- (4) La direttiva 2005/94/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2005, relativa a misure comunitarie di lotta contro l'influenza aviaria ⁽⁴⁾, stabilisce misure di lotta contro le forme di influenza aviaria a bassa e ad alta patogenicità. L'articolo 16 della suddetta direttiva prevede l'istituzione di zone di protezione e sorveglianza e di ulteriori zone soggette a restrizioni in caso di comparsa di focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità.
- (5) La decisione 2006/415/CE della Commissione, del 14 giugno 2006, che reca alcune misure di protezione dall'influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N1 nel pollame nella Comunità ⁽⁵⁾, stabilisce misure di protezione supplementari da applicarsi in uno Stato membro interessato dal virus dell'influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N1 al fine di prevenire la diffusione della malattia, tenendo conto della specifica epidemiologia di quel determinato ceppo virale.
- (6) L'articolo 4 della decisione 2006/415/CE dispone che, non appena sospettata o confermata la presenza di un focolaio di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N1, lo Stato membro interessato istituisca un'area ad alto rischio consistente in zone di protezione e di sorveglianza (area A) e un'area a basso rischio, che separa l'area A dalle parti dello Stato membro interessato esenti dalla malattia (area B). Tali aree sono elencate nell'allegato di detta decisione.
- (7) La Romania ha comunicato alla Commissione la comparsa di un focolaio confermato di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N1 sul suo territorio e ha adottato le misure appropriate di cui alla decisione 2006/415/CE, compresa l'istituzione delle aree A e B.

⁽¹⁾ GU L 395 del 30.12.1989, pag. 13.⁽²⁾ GU L 224 del 18.8.1990, pag. 29.⁽³⁾ GU L 146 del 13.6.2003, pag. 1.⁽⁴⁾ GU L 10 del 14.1.2006, pag. 16.⁽⁵⁾ GU L 164 del 16.6.2006, pag. 51.

- (8) La Commissione ha esaminato tali misure di protezione in collaborazione con la Romania e ha potuto accertare che i limiti delle aree A e B fissati dall'autorità competente dello Stato membro interessato si trovano a una distanza sufficiente dal luogo effettivo in cui è stato confermato il focolaio.
- (9) Per prevenire inutili perturbazioni degli scambi interni all'Unione ed evitare che paesi terzi introducano ostacoli ingiustificati agli scambi, è necessario stabilire tempestivamente a livello dell'Unione un elenco delle aree A e B della Romania.
- (10) Di conseguenza, in attesa della prossima riunione del Comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali, occorre elencare nella presente decisione le aree A e B della Romania in cui vanno applicate le misure di protezione di cui alla decisione 2006/415/CE, come pure determinare la durata di tale regionalizzazione.
- (11) La presente decisione sarà riesaminata nella prossima riunione del Comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La presente decisione definisce le aree all'interno delle quali vanno applicate le misure provvisorie di protezione di cui alla

decisione 2006/415/CE nonché il periodo di applicazione delle stesse.

Articolo 2

1. L'area indicata nella parte A dell'allegato della presente decisione è considerata area ad alto rischio (area A), come definita nell'articolo 3, paragrafo 1, della decisione 2006/415/CE.

2. L'area indicata nella parte B dell'allegato della presente decisione è considerata area a basso rischio (area B), come definita nell'articolo 3, paragrafo 2, della decisione 2006/415/CE.

Articolo 3

La presente decisione si applica fino alla data del 17 aprile 2010.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 marzo 2010.

Per la Commissione

John DALLI

Membro della Commissione

ALLEGATO

PARTE A

Area A quale definita nell'articolo 2, paragrafo 1:

Codice ISO del paese	Stato membro	Area A		Termine ultimo di applicazione
		Codice	Nome	
RO	Romania	00038	Area comprendente:	17.4.2010
			Zona di protezione: Letea	
			Zona di sorveglianza: C.A. Rosetti Sfiștofca Cardon	

PARTE B

Area B quale definita nell'articolo 2, paragrafo 2:

Codice ISO del paese	Stato membro	Area B		Termine ultimo di applicazione
		Codice	Nome	
RO	Romania	00038	Zone della contea di Tulcea diverse da quelle elencate nell'area A	17.4.2010

RACCOMANDAZIONI

RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

dell'11 marzo 2010

relativa alle misure di autoprotezione e di prevenzione degli atti di pirateria e degli attacchi armati contro le navi

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2010/159/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e in particolare l'articolo 292,

considerando quanto segue:

- (1) Di fronte alla recrudescenza degli atti di pirateria al largo delle coste della Somalia, nel corso dell'86^a sessione tenutasi dal 27 maggio al 5 giugno 2009, il Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) attraverso diverse circolari ha adottato un insieme di misure che aggiornano le raccomandazioni generali in vigore relative alle misure di lotta contro gli atti di pirateria e gli attacchi armati nei confronti delle navi oppure definiscono misure specifiche dirette a far fronte agli atti di pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste della Somalia.
- (2) La circolare MSC.1/Circ. 1334 del 23 giugno 2009 stabilisce delle «linee direttrici destinate agli armatori, agli operatori, ai capitani e agli equipaggi delle navi, relative alla prevenzione e alla repressione degli atti di pirateria e degli attacchi armati nei confronti delle navi». Questa circolare riprende un insieme esaustivo di misure che possono essere adottate in ogni circostanza a bordo delle navi per impedire gli attacchi o, quando si verificano, per minimizzare i rischi per l'equipaggio e per la nave.
- (3) La circolare MSC.1/Circ. 1332 del 16 giugno 2009 riprende le cosiddette «migliori pratiche di gestione» per evitare, dissuadere od ostacolare gli atti di pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste della Somalia («Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay ACTS of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia») che gli operatori del settore marittimo hanno sviluppato su base volontaria e che le parti contraenti hanno sostenuto e promosso, in considerazione della situazione di emergenza al largo della Somalia. Gli operatori del settore marittimo hanno aggiornato queste misure in una seconda versione diffusa attraverso la circolare MSC.1/Circ. 1335 del 29 settembre 2009.
- (4) Benché le misure riprese nelle circolari dell'OMI non abbiano carattere obbligatorio né vincolante, l'evidente interesse al miglioramento della sicurezza marittima spinge ad assicurarsi che le navi battenti bandiera di uno Stato membro siano preparate nel miglior modo possibile allo stato attuale delle conoscenze, quando si trovano in zone di navigazione ad alto rischio di pirateria e di attacchi armati.
- (5) Gli atti di pirateria e gli attacchi armati nei confronti delle navi sono intrinsecamente spesso violenti e costituiscono una seria minaccia in diverse regioni del mondo, al di là dell'attuale situazione al largo della Somalia, nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano.
- (6) Le cifre dell'anno 2008 relative alla pirateria sono le più alte dall'inizio del censimento condotto dall'Ufficio marittimo internazionale nel 1991, con 293 navi attaccate, di cui 49 catturate, 889 marinai presi in ostaggio, 11 vittime, 21 dispersi e ritenuti deceduti. Dal 2008 gli attacchi e i dirottamenti di navi si sono moltiplicati, in particolare al largo della Somalia, nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano. Numerose navi sono state attaccate e catturate da pirati che tengono in ostaggio gli equipaggi, attendendo il versamento del riscatto per liberarli. I periodi di prigionia si protraggono per diverse settimane, se non addirittura diversi mesi, e sono tanto inaccettabili quanto molto duri per i marinai prigionieri.
- (7) Si è osservato un aumento del numero di attacchi nell'Oceano Indiano e nel Golfo di Aden dall'inizio del 2009, nonostante una relativa tregua estiva dovuta alla stagione dei monsoni che rendono difficile la navigazione per i pirati. Questi ultimi hanno condotto almeno 164 attacchi nel 2009, di 48 conclusisi nella cattura di una nave.
- (8) Le «migliori pratiche di gestione» raccomandano alle compagnie marittime e alle navi di iscriversi in anticipo sul sito Internet del Centro di sicurezza marittima del Corno d'Africa (<http://www.mschoa.org>) prima di transitare nel Golfo di Aden. Le navi iscritte ricevono tutte le informazioni disponibili relative alla situazione in questa

zona di navigazione e sono seguite dalle forze dell'operazione EU NAVFOR-ATALANTA, subendo quindi minori rischi di essere attaccate. Tuttavia oltre un terzo delle navi in transito non si iscrive al Centro di sicurezza marittima del Corno d'Africa e, di conseguenza, non può avvalersi delle misure poste in essere per assicurarne il transito in questa zona.

- (9) Il 15 giugno 2009, il Consiglio dell'Unione europea ha deciso di prorogare per un periodo di un anno dal 13 dicembre 2009 l'operazione militare EU NAVFOR-ATALANTA dell'Unione europea, al fine di contribuire a dissuadere, prevenire e reprimere gli atti di pirateria e gli attacchi armati al largo delle coste della Somalia. Questa operazione militare è la prima operazione navale condotta nell'ambito della Politica europea di sicurezza e di difesa (PESD). Il Consiglio ha in effetti constatato che la pirateria al largo della costa somala continua a rappresentare una grave minaccia per la navigazione marittima in questa zona.
- (10) Grazie alla complementarietà con le azioni condotte nell'ambito dell'operazione EU NAVFOR-ATALANTA, l'attuazione efficace e armonizzata delle misure preventive raccomandate dalle circolari MSC.1/Circ. 1334 e MSC.1/Circ. 1335 migliora l'efficacia dell'azione di protezione delle navi decisa dal Consiglio nella lotta contro la pirateria al largo della Somalia.
- (11) Spetta agli Stati membri attuare le misure volte a rafforzare la sicurezza marittima e fare in modo che siano conferiti e forniti tutti i mezzi necessari a tal fine,

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

1. Gli Stati membri sono invitati a garantire un'attuazione efficace e armonizzata delle misure di prevenzione mirate a far fronte alle minacce di cui possono essere vittime le navi in caso di atti di pirateria e di attacchi armati. Queste misure, già individuate e consolidate, hanno ricevuto un ampio sostegno in seno all'Organizzazione marittima internazionale (OMI) e dagli operatori del settore marittimo.

2. Misure generali

- 2.1. Gli Stati membri sono invitati a informare gli operatori ivi registrati della circolare MSC.1/Circ. 1334 adottata nel corso dell'86^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) che fissa e aggiorna le misure preventive di autoprotezione che le navi e le compagnie marittime sono invitate ad attuare per lottare contro gli atti di pirateria e gli attacchi armati, ovunque si verifichi un simile pericolo, conformemente alle disposizioni del codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali (codice ISPS).
- 2.2. Gli Stati membri sono invitati a verificare in particolare che le navi siano dotate di organici efficienti e in numero sufficiente, conformemente alla norma 4.28 della parte B del codice ISPS, resa obbligatoria dall'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

3. Misure speciali per la situazione al largo delle coste della Somalia

- 3.1. Gli Stati membri sono invitati a informare gli operatori ivi registrati della circolare MSC.1/Circ. 1332 adottata nel corso dell'86^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) e completata dalla circolare MSC.1/Circ. 1335, che convalida a livello internazionale le misure denominate «migliori pratiche di gestione per evitare, dissuadere od ostacolare gli atti di pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste della Somalia», che gli operatori dell'industria marittima pubblicano e aggiornano con cadenza regolare.
- 3.2. Gli Stati membri sono invitati ad adottare tutte le disposizioni necessarie per assicurare la diffusione, comunicare gli aggiornamenti periodici e verificare l'attuazione delle migliori pratiche di gestione volte a scoraggiare gli atti di pirateria al largo delle coste della Somalia, riprese in allegato alla presente raccomandazione.

Fatto a Bruxelles, l'11 marzo 2010.

Per la Commissione

Siim KALLAS

Vicepresidente

⁽¹⁾ GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

ALLEGATO

**Migliori pratiche di gestione deterrenti la pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste della Somalia
(Versione 2 — agosto 2009)**

In uno sforzo volto a contrastare la pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste della Somalia, queste migliori pratiche di gestione hanno il sostegno dei seguenti attori internazionali del settore:

- 1) Associazione internazionale degli armatori petroliferi indipendenti — International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
- 2) Camera internazionale della marina mercantile — International Chamber of Shipping (ICS)
- 3) Forum marittimo internazionale delle compagnie petrolifere — Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- 4) Consiglio marittimo baltico e internazionale — Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
- 5) Associazione internazionale degli operatori di gasiere e terminali gasieri — Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO)
- 6) Associazione internazionale degli armatori di nave da carico secco — International Association of Dry Cargo Ship Owners (INTERCARGO)
- 7) Gruppo internazionale dei club di protezione e indennizzo — International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I)
- 8) Associazione internazionale dei crocieristi — Cruise Lines International Association (CLIA)
- 9) Unione internazionale degli assicuratori marittimi — International Union of Marine Insurers (IUMI)
- 10) Centro per la guerra interforze — Joint War Committee (JWC) e Comitato congiunto corpi — Joint Hull Committee (JHC)
- 11) Ufficio marittimo internazionale — International Maritime Bureau (IMB)
- 12) Federazione europea dei lavoratori dei trasporti — International Transport Workers Federation (ITF)

Queste migliori pratiche sono sostenute anche da:

- 13) Il Centro per la sicurezza marittima del Corno d'Africa — Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA)
- 14) L'Organizzazione britannica del commercio marittimo — UK Maritime Trade Organisation (UKTMO Dubai)
- 15) L'Ufficio di collegamento marittimo — Maritime Liaison Office (MARLO)

Pratiche di pianificazione e gestione consigliate ad armatori, operatori, gestori e capitani delle navi in transito nel Golfo di Aden e al largo delle coste della Somalia*Finalità*

1. Obiettivo di questo documento è fornire le migliori pratiche di gestione per aiutare le compagnie e le navi a evitare e ostacolare gli attacchi di pirateria, nonché ritardare gli attacchi inevitabili nel Golfo di Aden e al largo delle coste della Somalia. Le organizzazioni consultate ai fini del presente documento rappresentano l'ampia maggioranza degli armatori e degli operatori attivi nella regione.
2. Queste organizzazioni incoraggiano i loro membri a mettere in atto queste pratiche e si sforzano di promuoverle nei confronti di altre parti interessate del settore marittimo in quanto migliori pratiche per contrastare la pirateria nella regione. Il presente documento è complementare alle linee guida presentate dalla circolare MSC MSC.1/Circ. 1334 dell'OMI.

Profili tipici degli attacchi e bilancio dell'esperienza acquisita

1. Durante il 2008 e nel primo semestre del 2009 si è osservato un incremento degli attacchi di pirateria nei confronti di navi mercantili nel Golfo di Aden e al largo delle coste della Somalia, nonché in tutta la parte nord-ovest dell'Oceano Indiano. In origine la maggior parte di questi attacchi era concentrata nella zona settentrionale del Golfo di Aden, ma si sono verificati ulteriori attacchi al largo della costa orientale della Somalia.

2. Un'analisi degli attacchi condotti con successo dimostra che i pirati sfruttano i seguenti punti deboli:
 - a) bassa velocità;
 - b) basso bordo libero;
 - c) pianificazione e procedure inadeguate;
 - d) stato di allerta palesemente mediocre e/o assenza di misure di autoprotezione evidenti;
 - e) evidente lentezza di risposta da parte della nave.
3. Solitamente negli attacchi si impiegano due o più piccole barche aperte, o «skiff», a grande velocità (fino a 25 nodi), che spesso si avvicinano da babordo e/o da poppa.
4. L'uso di una nave pirata d'appoggio, una nave di maggiori dimensioni che trasporta uomini, materiale, provviste e piccole imbarcazioni d'assalto, ha consentito di portare a buon fine attacchi condotti a maggior distanza dalla riva.
5. Si invita alla massima vigilanza all'alba e all'imbrunire, poiché la maggioranza degli attacchi è stata condotta in questi momenti.
6. Le navi più veloci (oltre 15 nodi) non sono al riparo da attacchi, ma la velocità rappresenta un'efficace forma di difesa. In questa zona sono state impiegate armi di piccolo calibro e lanciagranate al fine di intimidire i capitani e farli rallentare. In queste circostanze il mantenimento della velocità di crociera si è rivelato efficace.
7. La maggioranza dei tentati dirottamenti è stata respinta dall'equipaggio della nave che aveva pianificato in precedenza la traversata e si era addestrato, e ha applicato con successo le contromisure passive.
8. Condizioni meteorologiche e marittime costanti influiscono inoltre notevolmente sulla capacità operativa degli aggressori. Un vento di forza superiore a 18 nodi e onde di altezza superiore a due metri sono ritenuti sufficienti a proteggere tutte le navi, eccetto quelle più vulnerabili, in particolare se i capitani seguono scrupolosamente le migliori pratiche di gestione.

Migliori pratiche di gestione raccomandate

1. I n t r o d u z i o n e

- a) Riconoscendo l'assoluta discrezionalità del capitano ad adottare in ogni momento le misure idonee a evitare, scoraggiare o ritardare gli attacchi di pirateria in questa zona, il presente documento che definisce le migliori pratiche è rivolto ad armatori, operatori, capitani e ai loro equipaggi.
- b) Non tutte le misure presentate in questo documento sono applicabili a tutte le navi. Si raccomanda pertanto, in quanto parte dell'analisi dei rischi, di valutare quali pratiche siano più adatte alla nave. Le seguenti hanno tuttavia dimostrato di essere efficaci nel loro complesso:

2. P r i m a d e l t r a n s i t o — p i a n i f i c a z i o n e g e n e r a l e

- a) Osservazioni generali
 - i) L'UKTMO Dubai è il primo punto di contatto per le navi in zona. Il contatto costante tra i capitani e le forze militari è assicurato dall'UKTMO Dubai che comunica con le navi e contatta direttamente il MSCHOA e i comandanti delle forze navali in mare. L'UKTMO Dubai sollecita aggiornamenti regolari relativi alla posizione e ai movimenti previsti delle navi. Essi impiegano queste informazioni per consentire alle unità navali di avere una visione accurata dell'attività marittima. (Cfr. glossario in allegato A per ulteriori dettagli).
 - ii) Il Centro per la sicurezza marittima del corno d'Africa (MSCHOA) è l'organismo responsabile per la pianificazione e il coordinamento delle forze UE (EU NAVFOR) nel Golfo di Aden e nell'area al largo delle coste della Somalia. (Cfr. glossario in allegato A).
 - iii) L'Ufficio di collegamento marittimo (MARLO) funge da tramite per lo scambio di informazioni tra le Forze marittime congiunte (CMF) e la comunità di navigazione mercantile nella regione. (Cfr. glossario in allegato A).
 - iv) Prima di transitare nell'area ad alto rischio, l'armatore e il capitano devono eseguire la propria valutazione del rischio per determinare la probabilità e le conseguenze di atti di pirateria nei confronti della nave, fondandosi sulle più recenti informazioni disponibili. Questa analisi dei rischi deve individuare le misure di prevenzione, attenuazione e ripristino, nonché combinare obblighi legislativi e misure supplementari per contrastare la pirateria e presumere l'applicazione sia delle prescrizioni regolamentari, sia delle misure aggiuntive di lotta contro la pirateria.

- v) Le procedure interne di gestione della crisi delle compagnie devono comprendere misure idonee a contrastare la minaccia di pirateria avvalendosi delle pratiche OMI e delle altre pratiche del settore adeguate al tipo di circostanze e di nave.
- vi) Le autorità navali devono essere informate in anticipo del passaggio previsto di una nave, al fine di identificare i punti deboli e pianificare una protezione adeguata. Questo obiettivo è raggiunto principalmente mediante:
- 1) notifica iniziale all'UKTMO Dubai, per e-mail o fax;
 - 2) notifica iniziale al MARLO, per e-mail o fax;
 - 3) inoltre, se si prevede il transito nel Golfo di Aden o la navigazione nell'area situata fra 12° N, 58° E e 10° S: registrare gli spostamenti della nave presso il MSCHOA, in linea, per e-mail o fax.
- vii) Sebbene si debbano adottare misure volte a prevenire l'arrembaggio dei pirati, resta predominante la sicurezza dell'equipaggio e dei passeggeri.
- b) Pianificazione della società
- Si raccomanda vivamente ai gestori e/o ai dipartimenti operativi di registrarsi per accedere alle sezioni riservate del sito web del MSCHOA (www.mschoa.eu), consultare le informazioni ivi presentate e condividerle conformemente alle esigenze della flotta.
- i) 4-5 giorni prima che la nave entri nel corridoio internazionale di transito raccomandato (IRTC) o nell'area compresa tra 12° N, 58° E e 10° S, assicurarsi che il MSCHOA ne sia stato informato a mezzo dell'apposito formulario (Vessel Movement Registration), in linea, per e-mail o fax. NB: la notifica può essere effettuata sia dalla nave, sia dall'armatore.
 - ii) Esaminare la valutazione di sicurezza della nave (SSA) e attuare il piano di sicurezza della nave (SSP), come disposto dal Codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS) per contrastare la minaccia di pirateria.
 - iii) L'agente di sicurezza della società (CSO) è incoraggiato a verificare che esista un piano di emergenza per il passaggio ad alto rischio, che sia stato testato, spiegato e discusso con il capitano e l'agente di sicurezza della nave (SSO).
 - iv) Essere a conoscenza delle zone di mare dichiarate a rischio particolarmente elevato.
 - v) Proporre ai capitani delle navi orientamenti relativi ai metodi disponibili e idonei per transitare nella regione (transito di gruppo, transito di gruppo scortato, convoglio nazionale, ecc.).
 - vi) Condurre sessioni periodiche di formazione rivolte agli equipaggi.
 - vii) L'impiego di agenti privati di sicurezza resta a discrezione della società ma non si raccomanda l'impiego di agenti armati.
 - viii) Prendere in considerazione ulteriori risorse per incrementare il numero degli effettivi di vigilanza.
 - ix) Prendere in considerazione l'equipaggiamento delle navi con misure di autoprotezione (SPM) prima di attraversare zone ad alto rischio.
- c) Pianificazione del capitano
- i) Comunicazione della notifica preliminare (Initial Report) all'UKTMO Dubai e al MARLO, per e-mail o fax, al momento di entrare nell'area di notifica tra Suez e 78° E, 10° S, cfr. mappa di pianificazione antipirateria Q6099.
 - ii) 4-5 giorni prima di entrare nell'IRTC o nell'area compresa tra 12° N, 58° E e 10° S, assicurarsi che il MSCHOA ne sia stato informato a mezzo dell'apposito formulario (Vessel Movement Registration), in linea, per e-mail o fax. NB: la notifica può essere effettuata sia dalla nave, sia dall'armatore. Se effettuata dalla società, i capitani devono accertarsi presso le compagnie che i loro dati siano stati trasmessi correttamente al MSCHOA.
 - iii) Prima del transito nella zona, si raccomanda di formare correttamente l'equipaggio.
 - iv) Il piano di emergenza antipirateria ha dimostrato di essere estremamente efficace, quando esso è attuato in anticipo, eseguendo un'esercitazione prima di giungere nella zona, rivedendo il piano, istruendo il personale sulle rispettive mansioni e accertando che abbia dimestichezza con l'allarme che segnala l'attacco dei pirati.

- v) Si consiglia inoltre ai capitani di preparare un piano di comunicazione di emergenza, che comprenda tutti i numeri di contatto fondamentali in caso di emergenza, nonché messaggi preparati in anticipo, sempre disponibili o esposti in via permanente accanto al pannello di comunicazione (per esempio i numeri di telefono di MSCHOA, IMB PRC, CSO, ecc; cfr. la lista di contatti all'allegato B).
- vi) Definire la politica relativa al sistema di identificazione automatica della nave (AIS): la convenzione SOLAS consente al capitano la discrezionalità di spegnere l'AIS se egli ritiene che l'impiego aumenti la vulnerabilità della nave. Al fine però di fornire alle forze navali informazioni utili relative nel Golfo di Aden, si raccomanda di mantenere la trasmissione AIS, limitandola tuttavia all'identità della nave, alla posizione, alla rotta, alla velocità, alle condizioni di navigazione e alle informazioni relative alla sicurezza. Al largo delle coste della Somalia, la decisione è lasciata nuovamente al capitano, ma allo stato attuale il consiglio delle forze navali è di spegnerlo completamente. In caso di dubbio, verificare presso il MSCHOA.
3. Prima del transito — pianificazione della rotta
- a) Le navi sono invitate a comunicare all'UKTMO Dubai e al MARLO la loro posizione allo zenit, la rotta, la velocità, gli orari di arrivo previsti ed effettivi al momento di transitare nella zona.
- b) Le navi sono altresì invitate ad aumentare la frequenza delle suddette comunicazioni quando si trovano in zone note per il rischio elevato o per la presenza di pirati e a comunicare ulteriormente al momento del passaggio dei punti A o B del Golfo di Aden, come delineato dalla carta antipirateria Q6099.
- c) Nel Golfo di Aden
- i) L'EUNAVFOR raccomanda vivamente alle navi di transitare attraverso l'IRTC. Le navi dirette a occidente devono dirigersi verso la parte settentrionale del corridoio e quelle dirette a oriente verso la parte meridionale. Qualora sia previsto un transito di gruppo (GT), gli orari e le velocità dell'accompagnamento dei GT nel Golfo di Aden sono pubblicati sul sito web del MSCHOA.
- ii) Le navi in transito devono evitare di entrare nelle acque territoriali yemenite (Yemeni Territorial Waters — YTW). Si tratta di un motivo di diritto internazionale consuetudinario, poiché non è consentito alle forze militari internazionali (non yemenite) proteggere le navi attaccate nelle acque territoriali yemenite.
- iii) Può rivelarsi necessario che le navi siano invitate a modificare i loro piani di passaggio per aderire alle raccomandazioni di rotta del MSCHOA.
- iv) Durante i transiti di gruppo le navi possono non essere permanentemente sotto scorta di una nave militare. Tuttavia, tutte le navi militari nel Golfo di Aden, siano esse parte dell'EUNAVFOR o da esso coordinate, sono al corrente dei transiti di gruppo nel Golfo di Aden e hanno accesso all'insieme delle informazioni relative alle navi vulnerabili.
- v) Il MSCHOA raccomanda vivamente ai capitani di adoperarsi con ogni possibilità per pianificare di notte i transiti nelle aree a maggior rischio (il MSCHOA consiglia le navi a questo proposito). Pochissimi attacchi condotti di notte hanno avuto esito positivo.
- d) Fuori dal Golfo di Aden
- i) Le navi che navigano al largo delle coste orientali della Somalia sono tenute a consultare il sito del MSCHOA o dell'UKTMO Dubai per reperire le rotte consigliate più aggiornate.
- ii) I capitani sono tenuti ad aggiornare l'UKTMO Dubai nel modo consueto per quanto attiene alla rotta delle loro navi e relativi dettagli.
- e) Un elenco di contatti utili è riportato in allegato B.
4. Prima del transito — misure difensive
- a) Considerati gli effettivi dell'equipaggio, garantire che le procedure di bordo siano adeguate tempestivamente, in modo da disporre di un equipaggio riposato e addestrato, con un numero sufficiente di vedette. Il capitano e gli ufficiali di guardia devono avere dimestichezza con l'impatto delle manovre a zigzag sulla nave di cui hanno il comando, in ogni condizione di mare e, in particolare, l'impatto che tali manovre hanno sulla riduzione di velocità della nave.
- b) Durante il transito nel Golfo di Aden e al largo delle coste della Somalia, ridurre al minimo le comunicazioni esterne (radio, cellulari e informazioni AIS), circoscrivendole alle comunicazioni essenziali e relative alla sicurezza, nel rispetto delle informazioni regolamentari SOLAS.
- c) Migliorare la prontezza a reagire anche mediante l'uso di macchine supplementari, compresi i generatori e i motori di direzione.
- d) Aumentare le vedette e l'equipaggio sul ponte.
- e) Presidiare la sala macchine.
- f) Gli accessi al ponte, alla sala macchine, ai locali macchine del timone e a tutti gli alloggi e gli spazi interni devono essere protetti e controllati. Tutti i punti d'accesso potenziale (porte, oblò, condutture di ventilazione, ecc.) devono essere soggetti ad analisi del rischio e adeguatamente protetti, in particolare ove il potenziale punto d'accesso sia considerato abbastanza largo da consentire l'ingresso di un assalitore. Al momento di transitare nelle zone ad alto rischio gli accessi da e verso gli alloggi e gli ambienti di lavoro interni devono essere ridotti a un singolo punto d'accesso. Le misure adottate non devono ostruire le uscite di emergenza dagli spazi interni, restando tuttavia sicure per quanto attiene all'accesso dei pirati dall'esterno.

- g) In caso di emergenza, è possibile contattare le navi militari sul canale VHF 16 (canale di riserva 08).
- h) Accertarsi che tutte le scale e tutto l'equipaggiamento esterno siano riposti o tratti a bordo.
- i) Controllare che tutti i dispositivi di autoprotezione predisposti restino saldamente in loco e funzionino come previsto. Va tenuto presente che i dispositivi destinati a un uso temporaneo possono allentarsi e offrire di conseguenza solamente un livello ridotto di protezione.
- j) Se la nave dispone di un bordo libero relativamente basso, si tenga presente la possibilità di aumentare la larghezza dei trincarini per impedire che gli uncini possano far presa. Consultare il sito del MSCHOA per esempi di queste misure.
- k) Si raccomanda di individuare un punto di raduno o «zona di sicurezza» e di esercitare le procedure di chiusura, al fine di ritardare l'accesso al controllo della nave e guadagnare tempo. In linea di principio tale punto deve situarsi lontano dalle paratie esterne o dagli oblò. Considerato il dibattito in corso sull'uso delle fortezze e le loro modalità d'uso, i capitani sono tenuti a consultare regolarmente il MSCHOA.
- l) Si suggerisce di ricorrere a manichini per simulare vedette supplementari. Se tuttavia la linea della nave crea dei punti morti considerati pericolosi dall'analisi del rischio, essi devono essere occupati da addetti.
- m) Si raccomanda di tenere in pressione e pronte all'uso le pompe e/o le manichette antincendio sul ponte di coperta, in particolare nei punti più vulnerabili.
- n) Si deve altresì prestare attenzione a creare una cortina d'acqua intorno alla nave per dissuadere ulteriormente l'arrembaggio.
- o) Si prenda in considerazione anche l'uso di filo spinato e altre barriere fisiche intorno alla poppa o ai punti d'accesso più bassi, compatibilmente con la sicurezza dell'equipaggio e la via di fuga.
- p) Si prenda in considerazione anche l'uso di equipaggiamento di difesa passiva.
- q) Si raccomanda l'uso di strumenti ottici a visione notturna da impiegarsi nelle ore di oscurità.
- r) Mettere in funzione la televisione a circuito chiuso, ove disponibile.

5. Durante il transito — operazioni

- a) L'equipaggio della nave non deve essere esposto a rischi inutili quando si attuano misure di autoprotezione.
- b) Si raccomanda vivamente a tutte le navi all'interno del Golfo di Aden di far uso dell'IRTC e seguire i consigli e gli orari di GT del MSCHOA pubblicati sul relativo sito.
- c) Si richiama l'attenzione dei marittimi sulla circolare OMI SN.1 Circ. 281, del 4 agosto 2009, intitolata «Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden», recante informazioni relative alle modifiche cui è soggetto l'IRTC da parte delle autorità militari in funzione delle circostanze dominanti. Si raccomanda pertanto ai marittimi di ottenere informazioni aggiornate dal sito web del MSCHOA <http://www.mschoa.org> o gli avvisi NAV diffusi per l'area in questione.
- d) Qualora si intenda seguire un transito di gruppo attraverso l'IRTC, si navighi alla velocità del gruppo di transito ma tenendo in considerazione le limitazioni della nave (a titolo di esempio, se la velocità di crociera della nave è pari a 16 nodi, si consiglia di seguire un GT di 14 nodi, tenendo di riserva i restanti due nodi).
- e) Se non si intende seguire un transito di gruppo attraverso l'IRTC: si mantenga la velocità di crociera nella zona a rischio (se la velocità di crociera è superiore a 18 nodi, si consiglia di non rallentare per seguire un GT, ma di mantenere la velocità di crociera e effettuare la maggior parte del transito nell'area a rischio durante la notte).
- f) Le navi sono tenute a ottemperare alle norme internazionali per la prevenzione delle collisioni in mare in ogni momento. I capitani non devono ostacolare la navigazione sicura di altre navi al momento di entrare e uscire dall'IRTC. Le luci di navigazione non devono essere spente di notte. Si seguano le indicazioni fornite dall'autorità dello Stato di bandiera.
- g) Si provveda all'illuminazione del ponte solo per quanto necessario alla sicurezza. L'illuminazione intorno allo scafo della nave può aumentare la visibilità per le vedette, ma solo se compatibile con una navigazione sicura. Ove disponibili e ritenuti idonei, si tenga presente l'uso immediato di proiettori di ricerca operati a distanza; qualora si rilevino delle attività sospette intorno alla nave, l'uso di proiettori di ricerca può sorprendere e dissuadere un potenziale attacco (il consiglio delle forze navali è di transitare con le sole luci di navigazione).

- h) Tenere sul ponte fotografie delle navi pirata d'appoggio. Comunicarne immediatamente l'avvistamento. Comunicare all'UKTMO Dubai e all'IMB PRC ogni avvistamento di navi d'appoggio sospette (cfr. l'allegato C per un esempio di relazione di pirateria per trasmettere questo tipo di informazioni o comunicare altri attacchi o avvistamenti).
- i) Il capitano deve tentare di effettuare quanto prima la valutazione di una minaccia. Non appena il capitano ritiene che si verifichi una minaccia, è tenuto a chiamare immediatamente l'UKTMO Dubai.
- j) Mantenere una buona sorveglianza con tutti i mezzi disponibili, al fine di avvistare imbarcazioni sospette, in particolare da poppa e da ogni quarto.
- k) Non esporre l'equipaggio a rischi inutili. Sul ponte deve svolgersi solo il lavoro strettamente necessario durante il transito nell'area a rischio. Nella misura del possibile, i capitani devono tenere l'equipaggio lontano dagli spazi esterni del ponte durante le ore di oscurità, ottemperando al loro obbligo di mantenere una vigilanza costante e adeguata in ogni momento.
- l) Far uso di luci, allarmi e attività dell'equipaggio per segnalare ai presunti pirati che sono stati individuati.
- m) È disponibile in commercio una gamma di ulteriori strumenti di difesa non letali che possono essere presi in considerazione, essi tuttavia dovrebbero essere valutati dalle società relativamente ai meriti intrinseci e alle caratteristiche e alla vulnerabilità della nave in questione.

6. In caso di attacco dei pirati

- a) Seguire il piano d'emergenza predisposto per la nave.
- b) Attivare il piano di comunicazione di emergenza e comunicare immediatamente al punto di contatto di riferimento in caso di attacco, ossia l'UKTMO Dubai (il MSCHOA e il Centro di osservazione della sicurezza marittima per gli attacchi di pirateria nella zona continuano a funzionare come punto di contatto di riserva in caso di attacco).
- c) Attivare il sistema di allerta di sicurezza della nave (SSAS), che avverte l'agente di sicurezza della compagnia e lo Stato di bandiera. Le relazioni successive all'attacco devono essere trasmesse quanto prima a tutti i centri di notifica della pirateria interessati, come delineato nella sezione 9.
- d) Se il capitano ha esercitato il diritto di disattivare il sistema di identificazione automatica (AIS) durante il transito nell'area a rischio, esso deve essere attivato al momento in cui la nave è attaccata.
- e) Azionare l'allarme di emergenza e diffondere un annuncio (attacco di pirati), conformemente al piano di emergenza della nave.
- f) Trasmettere un messaggio di «Mayday» sul canale VHF 16 e sul canale di riserva 08, controllato dalle forze navali. Trasmettere un messaggio di pericolo attraverso il sistema DSC (Digital Selective Calling) e Inmarsat-C, se del caso. Stabilire una comunicazione telefonica con l'UKTMO Dubai.
- g) Impedire che gli skiff si avvicinino alla nave modificando la rotta e aumentando la velocità se possibile ⁽¹⁾. I pirati hanno notevoli difficoltà ad arrembare una nave che:
 - i) naviga a oltre 15 nodi;
 - ii) sta manovrando. Si suggerisce che i capitani inizino immediatamente piccole manovre a zigzag per dissuadere ulteriormente l'arrembaggio, senza ridurre la velocità. Si tenga in considerazione la crescente esposizione dei pirati al vento e alle onde, ricorrendo sia a onde di prua, sia di poppa per ostacolare l'imbarcazione dei pirati sui lati. I capitani e gli ufficiali di guardia devono conoscere bene le caratteristiche di maneggevolezza e manovrabilità della nave. Si presti una particolare attenzione agli effetti delle variazioni di ordini al timone e il conseguente impatto sulla velocità della nave.
- h) Attivare le pompe antincendio come misura di difesa.
- i) Accendere le luci del ponte dirette verso l'avanti per richiamare l'attenzione sulla nave e consentire alle forze militari di stabilire che la nave è sotto attacco.
- j) Radunare tutto l'equipaggio restante conformemente al piano d'emergenza della nave.

⁽¹⁾ Se è possibile guadagnare tempo fino all'arrivo delle forze militari, spesso i pirati abbandonano l'attacco. Per questo motivo una registrazione tempestiva presso il MSCHOA, l'uso di transiti di gruppo e l'aggiornamento della propria posizione sono elementi fondamentali: consentono una migliore possibilità che il rinforzo navale si trovi nei pressi al momento dell'attacco.

7. In caso di arrembaggio dei pirati

- a) Prima che i pirati abbiano accesso al ponte, informare l'UKTMO Dubai e, se il tempo lo consente, la compagnia.
- b) Non offrire resistenza, potrebbe generare violenza inutile e arrecare pregiudizio all'equipaggio.
- c) Se è necessario evacuare il ponte e/o la sala macchine, e poi fermare il motore principale; se possibile, smorzare l'abbrivio e allontanare la nave dalle altre navi.
- d) Restare calmi e collaborare pienamente con i pirati.
- e) Accertarsi che tutti i membri dell'equipaggio, eccetto la squadra del ponte, siano radunati nello stesso punto.
- f) Se l'equipaggio si trova in una zona di sicurezza chiusa, assicurarsi che sia disponibile una protezione/copertura interna, nel caso in cui i pirati tentassero di forzare l'ingresso. Tenersi lontani da punti d'ingresso/porte e oblò/finestre, non opporre resistenza all'ingresso. Impiegare i metodi di comunicazione di emergenza della zona di sicurezza per comunicare con le autorità.

8. In caso di azione militare

- a) L'equipaggio NON deve mai far uso di apparecchi fotografici con flash quando è in corso un'azione militare.
- b) Qualora il personale militare intervenga a bordo della nave, tutto l'equipaggio deve tenersi basso sul ponte, coprirsi la testa con entrambe le mani, con le mani in vista e vuote.
- c) Essere preparati a rispondere a domande relative all'identità e al rango a bordo.
- d) Essere al corrente del fatto che la lingua inglese non è la lingua di lavoro di tutte le unità nella zona.
- e) Le forze militari possono in primo luogo mettere al sicuro le persone incontrate. Si tratta di una pratica corrente. Informare e preparare il personale della nave a prepararsi a questa eventualità e a collaborare pienamente durante la fase iniziale dell'azione militare a bordo.

9. Notifica a posteriori (cfr. allegato C)

- a) In seguito a qualsiasi attacco di pirati o attività sospetta, è essenziale trasmettere una relazione dettagliata dell'evento al MSCHOA, all'UKTMO Dubai e all'IMB.
- b) Questa relazione consentirà di condurre un'analisi approfondita delle tendenze nelle attività di pirateria, nonché di valutare le tecniche dei pirati o i cambiamenti nella tattica, oltre a garantire la diffusione di adeguati avvertimenti ad altre navi mercantili che navighino nelle vicinanze.
- c) Si richiede pertanto ai capitani di compilare il formulario modello per la relazione relativo alla pirateria di cui all'allegato C.

Aggiornamento delle migliori pratiche di gestione

1. Si prevede di aggiornare periodicamente le predette pratiche sulla base dell'esperienza operativa e degli insegnamenti tratti. Le parti che hanno sviluppato il presente documento si sforzeranno di riunirsi regolarmente per aggiornare le dette pratiche e per trasmettere gli aggiornamenti ai rispettivi membri e alle altre organizzazioni interessate.
 2. In caso di dubbio, consultare il sito web del MSCHOA, ove saranno sempre rese disponibili tutte le informazioni pertinenti (NB: potrebbero non essere approvate da tutte le organizzazioni di cui sopra).
-

ALLEGATO A

GLOSSARIO

Ruoli e interrelazioni degli organismi di coordinamento coinvolti.

EUNAVFOR

L'EUNAVFOR è l'autorità di coordinamento che gestisce il Centro di sicurezza marittima nel Corno d'Africa. Tutte le informazioni e gli estremi sono reperibili sul site web del MSCHOA.

Centro per la sicurezza marittima del Corno d'Africa (MSCHOA)

Il MSCHOA è stato istituito dall'Unione europea (UE) come elemento per lottare contro la pirateria nel Corno d'Africa, nell'ambito dell'iniziativa della politica europea di sicurezza e di difesa. Le operazioni sono iniziate nel settembre del 2008 con l'istituzione dell'EU NAVCO. Questa cellula di coordinamento operativa a Bruxelles è collegata con un ampio gruppo rappresentativo della comunità marittima internazionale e ha assicurato il coordinamento con le forze europee operative nella regione. Nel novembre 2008, il Consiglio dell'Unione europea ha effettuato un significativo passo avanti istituendo una missione navale, EU NAVFOR ATALANTA, volta a migliorare la sicurezza marittima al largo delle coste della Somalia con un'azione di prevenzione e di deterrenza degli attacchi dei pirati, contribuendo in tal modo alla sicurezza del transito mercantile nella regione.

UKMTO Dubai — (UK) Maritime Trade Operations

L'ufficio britannico delle operazioni commerciali marittime di Dubai (UKTMO Dubai) funge da punto di contatto del settore con le Forze militari combinate (CMF). L'ufficio di Dubai gestisce anche lo schema di notifica volontaria, nell'ambito del quale le navi mercantili sono invitate a trasmettere relazioni quotidiane, ove si indica la posizione e l'orario previsto di arrivo nel porto successivo durante il transito nella zona delimitata da Suez, 78° E e 10° S. Quest'ufficio di conseguenza segue le navi e la loro posizione è comunicata ai quartieri generali CMF e UE. Le informazioni ricevute e relative al traffico commerciale possono quindi essere comunicate direttamente alle navi, piuttosto che agli uffici della compagnia, migliorando la capacità di risposta in caso di incidente e risparmiando tempo.

Per ulteriori informazioni o per aderire al piano di relazione volontaria, si prega di contattare l'UKTMO Dubai all'indirizzo UKTMO@eim.ae

ALLEGATO B

Contatti utili**UKMTO Dubai**

E-mail: UKMTO@eim.ae
Telefono + 971 505523215
Cell
Fax + 971 43065710
Telex (51) 210473

MSCHOA

Tramite sito per relazione www.mschoa.org
Telefono + 44 (0) 1923958545
Fax + 44 (0) 1923958520
E-mail: postmaster@mschoa.org

IMB PRC

E-mail: piracy@icc-ccs.org
Telefono + 60 320310014
Cell
Fax + 60 320785769
Telex MA34199 IMBPC1

MARLO

E-mail: Marlo.bahrain@me.navy.mil
Telefono + 973 17853927
Cell + 973 39442117

ALLEGATO C

FOLLOW UP REPORT — PIRACY ATTACK REPORT

Dati relativi alla nave/Dettagli

1. NOME DELLA NAVE:
2. N. OMI:
3. BANDIERA:
4. SEGNALE DI CHIAMATA:
5. TIPO DI NAVE:
6. STAZZA: TONNELLAGGIO DI STAZZA LORDA: TONNELLAGGIO DI STAZZA NETTA: PORTATA LORDA:
7. ARMATORI (INDIRIZZO E CONTATTI UTILI):
8. GESTORI (INDIRIZZO E CONTATTI UTILI):
9. ULTIMO PORTO/PROSSIMO PORTO:
10. DETTAGLI SUL CARICO: (TIPO/QUANTITÀ)

Dettagli dell'incidente

11. DATA E ORA DELL'INCIDENTE:	OL	UTC
12. POSIZIONE: LAT: (N/S):	LONG (E/O)	
13. PUNTO DI RIFERIMENTO/LOCALITÀ PIÙ VICINI:		
14. PORTO/CITTÀ/AREA DI ANCORAGGIO:		
15. STATO/STATO PIÙ VICINO:		
16. STATUS (ATTRACCO/ALL'ANCORA/IN MARCIA):		
17. VELOCITÀ PROPRIA DELLA NAVE:		
18. BORDO LIBERO DELLA NAVE DURANTE L'ATTACCO:		
19. CONDIZIONI METEOROLOGICHE DURANTE L'ATTACCO (PIOGGIA/NEBBIA/FOSCHIA/TERSO/ECC.; VENTO (VELOCITÀ E DIREZIONE), MARE/ALTEZZA DELLE ONDE:		
20. TIPO DI ATTACCO (ARREMBAGGIO/TENTATIVO):		
21. CONSEGUENZE PER L'EQUIPAGGIO, LA NAVE E IL CARICO: MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO FERITI/UCCISI: BENI/VALORI TRAFUGATI:		
22. AREA IN CUI SI È VERIFICATO L'ATTACCO:		
23. ULTIMI MOVIMENTI OSSERVATI DEI PIRATI/DELLE IMBARCAZIONI SOSPETTE:		

Dettagli relativi ai pirati

24. NUMERO DI PIRATI/LADRI:
25. ABBIGLIAMENTO/ASPETTO FISICO:
26. LINGUA PARLATA:
27. ARMI IMPIEGATE:
28. SEGNI DISTINTIVI:
29. IMBARCAZIONI IMPIEGATE:
30. METODO DI AVVICINAMENTO:
31. DURATA DELL'ATTACCO:
32. AGGRESSIVI/VIOLENTI:

Altre informazioni

33. MISURE ADOTTATE DAL CAPITANO E DALL'EQUIPAGGIO:
34. L'INCIDENTE È STATO SEGNALATO ALLE AUTORITÀ COSTIERE? IN CASO AFFERMATIVO, A CHI?
35. MEZZI DI COMUNICAZIONE DESIDERATI CON LA NAVE CHE SEGNALE L'INCIDENTE: CENTRO RADIO COSTIERO ADEGUATO/MF/VHF/Inmarsat (+ CODICE REGIONALE OCEANICO)/MMSI
36. MISURE ADOTTATE DALLE AUTORITÀ:
37. EFFETTIVI/NAZIONALITÀ:
38. SI PREGA DI ALLEGARE ALLA PRESENTE RELAZIONE UNA DESCRIZIONE CONCISA/UNA RELAZIONE INTEGRALE/DICHIARAZIONE DI ATTACCO DEL CAPITANO E DELL'EQUIPAGGIO/ FOTOGRAFIE SCATTATE SE DISPONIBILI.

Ulteriori raccomandazioni rivolte alle navi da pesca, complementari alle migliori pratiche di gestione mirate a dissuadere la pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste della Somalia

I. Raccomandazioni alle navi in zone di pesca

1. Le navi da pesca non somale devono evitare di operare o transitare a meno di 200 miglia nautiche dalle coste della Somalia, che siano o no in possesso di licenze a tal fine.
2. Non iniziare le operazioni di pesca qualora il radar indichi la presenza di navi non identificate.
3. Qualora si avvistino skiff di poliestere del tipo solitamente impiegato dai pirati, allontanarsi a velocità di crociera, controvento e contro le onde per rendere loro la navigazione difficile.
4. Evitare di fermarsi di notte, restare vigilanti e mantenere la sorveglianza di ponte, coperta e sala macchine.
5. Durante le operazioni di pesca, quando la nave è più vulnerabile, essere vigilanti e mantenere la sorveglianza radar per dare il massimo rilievo alle autorità in caso di attacco.
6. Durante la navigazione notturna, fare uso delle sole luci di navigazione e di sicurezza obbligatorie, affinché i pirati, che talvolta si spostano in navi senza radar e si limitano a scrutare, non siano attirati dalla luce.
7. Mentre la nave deriva durante la pesca notturna, mantenere vedette su ponte, coperta e sala macchine. Far uso delle sole luci di navigazione e di sicurezza obbligatorie. Il motore deve essere pronto per un avviamento veloce.
8. Tenersi lontani da navi non identificate.
9. Impiegare il VHF il meno possibile per non essere uditi dai pirati e rendere più difficile l'individuazione.
10. Attivare l'AIS quando l'aviazione delle pattuglie marittime è operativa nella zona per facilitare l'identificazione e il tracciamento.

II. Identificazione

1. I gestori sono caldamente invitati a registrare le loro navi da pesca presso il MSCHOA per tutto il periodo di attività al largo delle coste della Somalia. Se possibile, si deve comunicare l'intero elenco dell'equipaggio a bordo, nonché le intenzioni della nave.
2. Condurre un'esercitazione prima del passaggio o della pesca nella zona.
3. Qualora le navi da pesca siano equipaggiate di apparecchiature VMS, il loro gestore deve fornire al MSCHOA l'accesso a tali dati VMS.
4. Le navi da pesca devono evitare di transitare in aree in cui sono state identificate navi pirata d'appoggio sospette e devono avvalersi di tutti i mezzi per individuare il prima possibile qualsiasi movimento sospetto di navi grandi o piccole.
5. Le navi da pesca devono sempre identificarsi a richiesta di aerei o navi dell'Operazione ATALANTA o di altre operazioni antipirateria internazionali o nazionali.
6. Le navi militari, mercantili o di pesca devono rispondere senza indugio a qualsiasi richiesta di identificazione effettuata da una nave da pesca avvicinata (al fine di facilitare un'azione rapida per rendere possibile la fuga, in particolare se la nave sta pescando).

III. In caso di attacco

1. In caso di attacco o di avvistamento di imbarcazioni sospette, avvertire le autorità (UKTMO e MSCHOA) e il resto della flotta.
2. Comunicare, per eventuale contatto, le generalità del secondo capitano della nave (che si trova a terra), la cui conoscenza della nave potrebbe contribuire al successo di un intervento militare.

Raccomandazioni rivolte ai soli pescherecci a sciabica

3. Evacuare tutto il personale dalla coperta e dalla coffa.
4. Se i pirati hanno preso il controllo della nave a rete spiegata, incoraggiare i pirati a consentire il recupero delle reti. Se acconsentono al recupero delle reti, seguire le istruzioni per lo stivaggio e spiegare il funzionamento dell'argano onde evitare equivoci.

EU Book shop

Tutte le pubblicazioni dell'UE
che VOI state cercando!



bookshop.europa.eu

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2010 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 100 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + CD-ROM annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	770 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, CD-ROM mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), CD-ROM, 2 edizioni la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea non sono temporaneamente vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico CD-ROM multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Il formato CD-ROM sarà sostituito dal formato DVD nel 2010.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT