

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 67



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 53

17 martie 2010

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (UE) nr. 220/2010 al Comisiei din 16 martie 2010 de adoptare a programului de module *ad hoc*, care acoperă perioada 2013-2015, pentru ancheta prin sondaj asupra forței de muncă, prevăzută prin Regulamentul (CE) nr. 577/98 al Consiliului ⁽¹⁾** 1

Regulamentul (UE) nr. 221/2010 al Comisiei din 16 martie 2010 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume 4

DECIZII

- ★ **Decizia 2010/156/PESC a Consiliului din 16 martie 2010 de prelungire a mandatului Reprezentantului Special al Uniunii Europene în Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei** 6

2010/157/UE:

- ★ **Decizia Comisiei din 12 martie 2010 de prelungire a validității Deciziei 2006/502/CE de obligare a statelor membre să adopte măsuri prin care să se asigure că nu se pot introduce pe piață decât brichete cu caracteristici de siguranță pentru copii și să interzică introducerea pe piață a brichetelor fantezie [notificată cu numărul C(2010) 1314] ⁽¹⁾** 9

2010/158/UE:

- ★ **Decizia Comisiei din 16 martie 2010 privind anumite măsuri provizorii de protecție referitoare la gripa aviară înalt patogenă de subtip H5N1 la păsările domestice din România [notificată cu numărul C(2010) 1862] ⁽¹⁾** 10

Preț: 3 EUR

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

(continuare în pagina următoare)

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

RECOMANDĂRI

2010/159/UE:

- ★ **Recomandarea Comisiei din 11 martie 2010 privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor ⁽¹⁾ 13**



⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) NR. 220/2010 AL COMISIEI

din 16 martie 2010

de adoptare a programului de module *ad hoc*, care acoperă perioada 2013-2015, pentru ancheta prin sondaj asupra forței de muncă, prevăzută prin Regulamentul (CE) nr. 577/98 al Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 577/98 al Consiliului din 9 martie 1998 privind organizarea unei anchete prin sondaj asupra forței de muncă din Comunitate⁽¹⁾, în special articolul 4 alineatul (2),

întrucât:

- (1) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 577/98, este necesară definirea elementelor programului de module *ad hoc* care acoperă perioada 2013-2015.
- (2) Este necesar să se dispună de surse suplimentare⁽²⁾ pentru anumite sectoare care prezintă riscuri importante de accidente de muncă sau de boli profesionale și de alte probleme de sănătate legate de domeniul profesional, dar care, de obicei, nu sunt acoperite sau nu sunt pe deplin acoperite de sistemele naționale de securitate socială, și anume sectoarele „Pescuitul și acvacultura” (secțiunea 03 din NACE rev. 2), „Industria extractivă” (secțiunea B din NACE rev. 2) sau „Sănătate și asistență socială” (secțiunea Q din NACE rev. 2).
- (3) Un nou modul *ad hoc* referitor la accidentele de muncă și la problemele de sănătate legate de domeniul profesional va aduce o valoare adăugată semnificativă informațiilor care pot fi obținute din statisticile europene privind accidentele de muncă (SEAM) și din statisticile europene privind bolile profesionale (SEBP), permițând, în special, conectarea directă a datelor privind accidentele și bolile profesionale cu situația persoanelor de pe piața muncii și de a obține informații privind riscurile emergente (de exemplu, problemele de sănătate legate de domeniul profesional care nu sunt recunoscute ca boli profesionale în cadrul legislațiilor naționale).

- (4) Strategia europeană privind ocuparea forței de muncă reflectă de deplin necesitatea de a lua în considerare implicațiile imigrației în materie de ocupare a locurilor de muncă, în special necesitatea de a ameliora situația migranților pe piața muncii. Liniile directoare privind ocuparea forței de muncă adoptate prin Decizia 2008/618/CE a Consiliului⁽³⁾, care fac parte integrantă din „pachetul de linii directoare integrate” care este destinat să stimuleze creșterea și crearea de locuri de muncă în Europa în cadrul Strategiei de la Lisabona reînnoite, îndeamnă la acordarea unei atenții sporite pentru reducerea considerabilă a diferențelor în materie de ocupare a forței de muncă între persoanele defavorizate și celelalte persoane, inclusiv a diferențelor între resortisanții țărilor terțe și cetățenii Uniunii Europene. Acestea recunosc în mod explicit că lupta împotriva discriminării și integrarea imigranților sunt esențiale și necesită o gestionare judicioasă a migrației economice pentru a ameliora concordanța cu nevoile pieței muncii. Este deosebit de important să se dispună de date adecvate pentru monitorizarea acestor aspecte, cu atât mai mult cu cât, date fiind îmbătrânirea forței de muncă din UE și penuria de competențe prevăzută, nevoia de lucrători migranți va continua să crească în anii următori.
- (5) În contextul dezbaterii actuale privind conceptul de flexibilitate și al necesității manifestate pentru o mai mare capacitate de adaptare a lucrătorilor și a întreprinderilor din Europa, un aspect-cheie subliniat în Strategia europeană privind ocuparea forței de muncă și în Liniile directoare privind ocuparea forței de muncă, este necesar să se dispună de date, colectate în urma unei anchete europene pe scară largă, privind amploarea aplicării sub diferite forme a noilor practici de organizare a muncii și de amenajare a programelor de muncă și a modului în care sunt acestea resimțite de către lucrători.

⁽¹⁾ JO L 77, 14.3.1998, p. 3.

⁽²⁾ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Îmbunătățirea calității și productivității în muncă: Strategia comunitară 2007-2012 privind sănătatea și securitatea în muncă, adoptată la 21.2.2007 – COM(2007) 62.

⁽⁶⁾ Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetul Sistemului Statistic European,

⁽³⁾ JO L 198, 26.7.2008, p. 47.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Programul de module *ad hoc* ale anchetei prin sondaj asupra forței de muncă, pe perioada 2013-2015, prevăzut în anexă, se adoptă.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a șaptea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 16 martie 2010.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXĂ

ANCHETĂ PRIVIND FORȚA DE MUNCĂ**Program multianual de module *ad hoc*****1. ACCIDENTELE LA LOCUL DE MUNCĂ ȘI ALTE PROBLEME DE SĂNĂTATE LEGATE DE DOMENIUL PROFESIONAL**

Lista variabilelor: a se defini înainte de luna decembrie 2011.

Perioada de referință: 2013. Statele membre au posibilitatea de a furniza date pentru totalitatea celor 52 de săptămâni sau pentru al doilea trimestru al anului.

State membre și regiuni vizate: a se defini înainte de luna decembrie 2011.

Reprezentativitatea rezultatelor: a se defini înainte de luna decembrie 2011.

*Exhaustivitatea eșantionului constituit pentru modulul *ad hoc*:* Eșantionul modulului *ad hoc* trebuie să îndeplinească cerințele de la anexa I punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 377/2008 al Comisiei ⁽¹⁾, și anume că eșantionul utilizat pentru colectarea informațiilor privind modulele *ad hoc* trebuie să furnizeze, de asemenea, informații privind variabilele structurale.

Transmiterea rezultatelor: înainte de 31 martie 2014.

2. SITUAȚIA MIGRANȚILOR ȘI A DESCENDENȚILOR DIRECTI AI ACESTORA PE PIAȚA DE MUNCĂ

Lista variabilelor: a se defini înainte de luna decembrie 2012.

Perioada de referință: 2014. Statele membre au posibilitatea de a furniza date pentru totalitatea celor 52 de săptămâni sau pentru al doilea trimestru al anului.

State membre și regiuni vizate: a se defini înainte de luna decembrie 2012.

Reprezentativitatea rezultatelor: a se defini înainte de luna decembrie 2012.

*Exhaustivitatea eșantionului constituit pentru modulul *ad hoc*:* Eșantionul modulului *ad hoc* trebuie să îndeplinească cerințele de la anexa I punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 377/2008, și anume că eșantionul utilizat pentru colectarea informațiilor privind modulele *ad hoc* trebuie să furnizeze, de asemenea, informații privind variabilele structurale.

Transmiterea rezultatelor: înainte de 31 martie 2015.

3. ORGANIZAREA ACTIVITĂȚII ȘI AMENAJAREA PROGRAMELOR DE MUNCĂ

Lista variabilelor: a se defini înainte de luna decembrie 2013.

Perioada de referință: 2015. Statele membre au posibilitatea de a furniza date pentru totalitatea celor 52 de săptămâni sau pentru al doilea trimestru al anului.

State membre și regiuni vizate: a se defini înainte de luna decembrie 2013.

Reprezentativitatea rezultatelor: a se defini înainte de luna decembrie 2013.

*Exhaustivitatea eșantionului constituit pentru modulul *ad hoc*:* Eșantionul modulului *ad hoc* trebuie să îndeplinească cerințele de la anexa I punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 377/2008, și anume că eșantionul utilizat pentru colectarea informațiilor privind modulele *ad hoc* trebuie să furnizeze, de asemenea, informații privind variabilele structurale.

Transmiterea rezultatelor: înainte de 31 martie 2016.

⁽¹⁾ JO L 114, 26.4.2008, p. 57.

REGULAMENTUL (UE) NR. 221/2010 AL COMISIEI**din 16 martie 2010****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 al Comisiei din 21 decembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 2200/96, (CE) nr. 2201/96 și (CE) nr. 1182/2007 ale Consiliului în sectorul fructelor și legumelor ⁽²⁾, în special articolul 138 alineatul (1),

întrucât:

Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din Runda Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XV la regulamentul respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 138 din Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 se stabilesc în anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la 17 martie 2010.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 16 martie 2010.

*Pentru Comisie,
pentru președinte*

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 350, 31.12.2007, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru determinarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

Cod NC	Codul țărilor terțe ⁽¹⁾	Valoare forfetară de import
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⁾ Nomenclatorul țărilor, astfel cum este stabilit prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” reprezintă „alte origini”.

DECIZII

DECIZIA 2010/156/PESC A CONSILIULUI

din 16 martie 2010

de prelungire a mandatului Reprezentantului Special al Uniunii Europene în Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

Articolul 2

Obiectivul politicii

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 28, articolul 31 alineatul (2) și articolul 33,

Mandatul RSUE se bazează pe obiectivul politicii Uniunii Europene în Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, respectiv acela de a contribui la consolidarea procesului politic pașnic și la deplina punere în aplicare a Acordului-cadru de la Ohrid, facilitând astfel în continuare progresul în vederea integrării europene prin intermediul procesului de stabilizare și de asociere.

având în vedere propunerea Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate,

întrucât:

RSUE sprijină activitatea ÎR în regiune.

- (1) La 17 octombrie 2005, Consiliul a adoptat Acțiunea comună 2005/724/PESC ⁽¹⁾ de numire a domnului Erwan FOUÉRÉ în calitate de Reprezentant Special al Uniunii Europene (RSUE) în Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei.
- (2) La 15 septembrie 2009, Consiliul a adoptat Acțiunea comună 2009/706/PESC ⁽²⁾ de prelungire a mandatului RSUE până la 31 martie 2010.
- (3) Mandatul RSUE ar trebui să fie prelungit până la 31 august 2010. Cu toate acestea, mandatul RSUE se poate încheia mai devreme, în cazul în care Consiliul decide aceasta, pe baza unei recomandări din partea Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate (ÎR), ca urmare a intrării în vigoare a Deciziei de instituire a Serviciului european pentru acțiune externă,

Articolul 3

Mandatul

În vederea realizării obiectivului politicii, mandatul RSUE constă în:

- (a) menținerea unor contacte strânse cu Guvernul Fostei Republici Iugoslave a Macedoniei și cu părțile implicate în procesul politic;
- (b) furnizarea de consiliere din partea Uniunii și facilitarea procesului politic;
- (c) asigurarea coordonării eforturilor comunității internaționale în vederea facilitării punerii în aplicare și a durabilității dispozițiilor prevăzute de acordul-cadru din 13 august 2001, astfel cum este stabilit în acord și în anexele la acesta;
- (d) urmărirea îndeaproape a chestiunilor privind securitatea și a celor interetnice, precum și raportarea în privința acestora, și menținerea, în acest scop, a contactelor cu toate organisme relevante;
- (e) contribuția la dezvoltarea și consolidarea respectării drepturilor omului și a libertăților fundamentale în Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, în conformitate cu politica UE privind drepturile omului și cu orientările UE privind drepturile omului.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Reprezentantul Special al Uniunii Europene

Mandatul domnului Erwan FOUÉRÉ în calitate de Reprezentant Special al Uniunii Europene (RSUE) în Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei se prelungeste până la 31 august 2010. Mandatul RSUE se poate încheia mai devreme, în cazul în care Consiliul decide aceasta, pe baza unei recomandări din partea ÎR, ca urmare a intrării în vigoare a Deciziei de instituire a Serviciului european pentru acțiune externă.

⁽¹⁾ JO L 272, 18.10.2005, p. 26.

⁽²⁾ JO L 244, 16.9.2009, p. 25.

*Articolul 4***Executarea mandatului**

(1) RSUE este responsabil de executarea mandatului, acționând sub autoritatea ÎR.

(2) Comitetul politic și de securitate (COPS) menține o legătură privilegiată cu RSUE și este principalul punct de contact al RSUE cu Consiliul. COPS furnizează RSUE orientări strategice și îndrumare politică în cadrul mandatului, fără a aduce atingere competențelor ÎR.

*Articolul 5***Finanțarea**

(1) Valoarea financiară de referință destinată să acopere cheltuielile aferente mandatului RSUE pentru perioada 1 aprilie 2010-31 august 2010 este de 340 000 EUR.

(2) Cheltuielile finanțate din suma menționată la alineatul (1) sunt eligibile începând cu 1 aprilie 2010. Cheltuielile sunt gestionate în conformitate cu procedurile și normele aplicabile bugetului general al Uniunii.

(3) Gestiunea cheltuielilor face obiectul unui contract între RSUE și Comisie. RSUE este răspunzător în fața Comisiei pentru toate cheltuielile.

*Articolul 6***Constituirea și componența echipei**

(1) În limitele mandatului său și ale mijloacelor financiare puse la dispoziție, RSUE răspunde de constituirea echipei sale. Echipa dispune de competențele necesare în chestiuni politice specifice, conform mandatului. RSUE informează în mod prompt Consiliul și Comisia cu privire la componența echipei sale.

(2) Statele membre și instituțiile Uniunii pot propune detașarea de personal care să lucreze cu RSUE. Salariul personalului detașat pe lângă RSUE de către un stat membru sau o instituție a Uniunii este acoperit de statul membru în cauză sau de respectiva instituție a Uniunii. Experții detașați de statele membre pe lângă Secretariatul General al Consiliului pot, de asemenea, să fie afectați RSUE. Personalul contractat internațional trebuie să aibă naționalitatea unui stat membru.

(3) Toți membrii personalului detașat rămân sub autoritatea administrativă a statului membru sau a instituției Uniunii care i-a detașat, își duc la îndeplinire sarcinile și acționează în interesul mandatului RSUE.

*Articolul 7***Privilegiile și imunitățile RSUE și ale personalului acestuia**

Privilegiile, imunitățile și alte garanții necesare executării și bunei desfășurări a misiunii RSUE și a membrilor personalului acestuia se stabilesc de comun acord cu partea/părțile-gazdă, după caz. Statele membre și Comisia oferă tot sprijinul necesar în acest sens.

*Articolul 8***Securitatea informațiilor clasificate ale UE**

RSUE și membrii echipei acestuia respectă principiile și standardele minime de securitate stabilite prin Decizia 2001/264/CE a Consiliului din 19 martie 2001 de adoptare a regulamentului de securitate al Consiliului ⁽¹⁾, în special atunci când gestionează informații clasificate ale UE.

*Articolul 9***Accesul la informații și asistența logistică**

(1) Statele membre, Comisia și Secretariatul General al Consiliului garantează accesul RSUE la toate informațiile relevante.

(2) Delegațiile Uniunii și/sau statele membre, după caz, furnizează asistență logistică în regiune.

*Articolul 10***Securitatea**

În conformitate cu politica UE privind securitatea personalului cu atribuții operaționale desfășurat în afara Uniunii în temeiul titlului V din tratat, RSUE ia toate măsurile a căror aplicare este rezonabilă, conform mandatului său și condițiilor de securitate din regiunea geografică pentru care este responsabil, pentru a asigura securitatea personalului aflat sub directă sa autoritate, și anume:

(a) elaborând, pe baza orientărilor Secretariatului General al Consiliului, un plan de securitate specific misiunii, care include măsuri de securitate fizice, măsuri organizaționale și procedurale specifice misiunii, realizând gestionarea deplasării personalului în condiții de siguranță către zona de misiune și în interiorul acesteia, precum și gestionarea incidentelor de securitate și prevăzând un plan de urgență și un plan de evacuare a misiunii;

⁽¹⁾ JO L 101, 11.4.2001, p. 1.

- (b) asigurându-se că întreg personalul desfășurat în afara Uniunii beneficiază de asigurările necesare pentru un grad înalt de risc, conform condițiilor specifice zonei de misiune;
- (c) asigurându-se că toți membrii echipei sale care urmează să fie desfășurați în afara Uniunii, inclusiv personalul contractat la nivel local, au participat, înainte de sosirea în zona de misiune sau după aceasta, la cursuri adecvate de instruire în domeniul securității, pe baza clasificărilor de risc atribuite zonei de misiune de către Secretariatul General al Consiliului;
- (d) asigurând punerea în aplicare a tuturor recomandărilor formulate ca urmare a evaluărilor periodice privind securitatea și furnizând ÎR, Consiliului și Comisiei rapoarte scrise cu privire la punerea în aplicare a acestora și la alte aspecte legate de securitate, în cadrul rapoartelor intermediare și al celor de executare a mandatului.

Articolul 11

Raportarea

RSUE prezintă ÎR și COPS, periodic, rapoarte verbale și scrise. De asemenea, RSUE prezintă rapoarte grupurilor de lucru ale Consiliului, dacă este necesar. Rapoartele scrise periodice sunt difuzate prin rețeaua COREU. La recomandarea ÎR sau a COPS, RSUE poate prezenta rapoarte Consiliului Afaceri Externe.

Articolul 12

Coordonarea

(1) RSUE promovează coordonarea politică globală a Uniunii. RSUE contribuie la garantarea faptului că toate instrumentele Uniunii de pe teren sunt angajate în mod coerent în vederea realizării obiectivelor politice ale Uniunii. Activitățile RSUE se coordonează cu cele ale Comisiei, precum și cu cele ale altor RSUE activi în regiune, dacă este cazul. RSUE

informează periodic misiunile statelor membre și delegațiile Uniunii.

(2) Pe teren, se menține o strânsă legătură cu șefii delegațiilor Uniunii și cu șefii de misiune ai statelor membre. Aceștia depun toate eforturile pentru a îl susține pe RSUE în executarea mandatului. RSUE stabilește, de asemenea, legături cu alți actori internaționali și regionali de pe teren.

Articolul 13

Reexaminarea

Punerea în aplicare a prezentei decizii și coerența acesteia cu alte contribuții ale Uniunii în regiune sunt reexamineate în mod periodic. RSUE prezintă ÎR, Consiliului și Comisiei un raport cuprinzător privind executarea mandatului, la încheierea acestuia.

Articolul 14

Intrarea în vigoare

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Articolul 15

Publicarea

Prezenta decizie se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 16 martie 2010.

Pentru Consiliu

Președintele

E. SALGADO

DECIZIA COMISIEI

din 12 martie 2010

de prelungire a validității Deciziei 2006/502/CE de obligare a statelor membre să adopte măsuri prin care să se asigure că nu se pot introduce pe piață decât brichete cu caracteristici de siguranță pentru copii și să interzică introducerea pe piață a brichetelor fantezie

[notificată cu numărul C(2010) 1314]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/157/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 decembrie 2001 privind siguranța generală a produselor ⁽¹⁾, în special articolul 13,

întrucât:

- (1) Decizia 2006/502/CE a Comisiei ⁽²⁾ solicită statelor membre să adopte măsuri prin care să se asigure că nu se pot introduce pe piață decât brichete cu caracteristici de siguranță pentru copii și să interzică introducerea pe piață a brichetelor fantezie.
- (2) Decizia 2006/502/CE a fost adoptată în conformitate cu dispozițiile articolului 13 din Directiva 2001/95/CE, care limitează validitatea deciziei la o perioadă de până la un an, permițând însă confirmarea acesteia pentru perioade suplimentare, niciuna dintre acestea nefiind mai mare de un an.
- (3) Decizia 2006/502/CE a fost modificată de trei ori, mai întâi prin Decizia 2007/231/CE ⁽³⁾, care a prelungit validitatea deciziei până la 11 mai 2008, și apoi prin Decizia 2008/322/CE ⁽⁴⁾, care a prelungit validitatea deciziei până la 11 mai 2009, și în cele din urmă prin Decizia 2009/298/CE ⁽⁵⁾, care a prelungit validitatea deciziei cu încă un an, până la 11 mai 2010.

- (4) În absența altor măsuri satisfăcătoare privind caracteristicile de siguranță pentru copii ale brichetelor, este necesar să se prelungească validitatea Deciziei 2006/502/CE pentru o perioadă suplimentară de 12 luni și să se modifice decizia respectivă în consecință.
- (5) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului stabilit prin Directiva 2001/95/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

La articolul 6 din Decizia 2006/502/CE, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Prezenta decizie se aplică până la 11 mai 2011.”

Articolul 2

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se conforma prezentei decizii cel târziu până la 11 mai 2010 și publică aceste măsuri. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 12 martie 2010.

Pentru Comisie

John DALLI

Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 11, 15.1.2002, p. 4.⁽²⁾ JO L 198, 20.7.2006, p. 41.⁽³⁾ JO L 99, 14.4.2007, p. 16.⁽⁴⁾ JO L 109, 19.4.2008, p. 40.⁽⁵⁾ JO L 81, 27.3.2009, p. 23.

DECIZIA COMISIEI

din 16 martie 2010

privind anumite măsuri provizorii de protecție referitoare la gripa aviară înalt patogenă de subtip H5N1 la păsările domestice din România

[notificată cu numărul C(2010) 1862]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/158/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 89/662/CEE a Consiliului din 11 decembrie 1989 privind controlul veterinar în cadrul schimburilor intracomunitare în vederea realizării pieței interne ⁽¹⁾, în special articolul 9 alineatul (3),având în vedere Directiva 90/425/CEE a Consiliului din 26 iunie 1990 privind controalele veterinare și zootehnice aplicabile în schimburile intracomunitare cu anumite animale vii și produse în vederea realizării pieței interne ⁽²⁾, în special articolul 10 alineatul (3),având în vedere Regulamentul (CE) nr. 998/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 mai 2003 privind cerințele de sănătate animală aplicabile circulației necomerciale a animalelor de companie și de modificare a Directivei 92/65/CEE a Consiliului ⁽³⁾, în special articolul 18 primul paragraf,

întrucât:

- (1) Gripa aviară este o boală infecțioasă virală a păsărilor, inclusiv a celor domestice. Infecția cu virusurile gripei aviare la păsările domestice cauzează două forme principale ale acestei boli, care se deosebesc prin virulența lor. Forma slab patogenă provoacă în general doar simptome ușoare, în timp ce forma înalt patogenă determină rate foarte mari de mortalitate la majoritatea speciilor de păsări domestice. Boala menționată poate avea un impact sever asupra profitabilității sectorului creșterii păsărilor domestice.
- (2) Gripa aviară este prezentă în principal la păsări, dar în anumite condiții se pot întâlni infecții și la om, cu toate că riscul este în general foarte mic.

- (3) În cazul apariției unui focar de gripă aviară, există riscul ca agentul patogen să se răspândească la alte exploatații unde există păsări domestice și la păsările sălbatice. Ca rezultat, el se poate răspândi de la un stat membru la altul sau la țări terțe, prin intermediul comerțului cu păsări vii sau cu produse care se obțin de la acestea, precum și prin migrația păsărilor sălbatice.

- (4) Directiva 2005/94/CE a Consiliului din 20 decembrie 2005 privind măsurile comunitare de combatere a influenței aviare ⁽⁴⁾ stabilește măsuri de combatere a ambelor forme de gripă aviară, atât a celei slab patogene, cât și a celei înalt patogene. Articolul 16 din directiva respectivă prevede stabilirea unor zone de protecție, de supraveghere epidemiologică și a altor zone de restricție în eventualitatea apariției unui focar de gripă aviară înalt patogenă.

- (5) Decizia 2006/415/CE a Comisiei din 14 iunie 2006 privind anumite măsuri de protecție referitoare la influența aviară de subtip H5N1 la păsările de curte din Comunitate ⁽⁵⁾ stabilește măsuri de protecție suplimentare care urmează să fie puse în aplicare într-un stat membru afectat de virusul gripei aviare înalt patogene de subtip H5N1 pentru a preveni răspândirea bolii menționate, luând în considerare condițiile epidemiologice specifice ale respectivei tulpini de virus.

- (6) Articolul 4 din Decizia 2006/415/CE prevede ca statele membre, imediat după apariția unui focar suspect sau confirmat de gripă aviară înalt patogenă de subtip H5N1, să stabilească o zonă de risc înalt alcătuită din zone de protecție și zone de supraveghere epidemiologică (zona A) și o zonă de risc mic care separă zona A de zonele indemne din statul membru afectat (zona B). Zonele menționate sunt precizate în anexa la decizia respectivă.

- (7) România a notificat Comisia cu privire la apariția unui focar de gripă aviară înalt patogenă de subtip H5N1 pe teritoriul său și a luat măsurile necesare în conformitate cu Decizia 2006/415/CE, inclusiv stabilirea zonelor A și B.

⁽¹⁾ JO L 395, 30.12.1989, p. 13.

⁽²⁾ JO L 224, 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ JO L 146, 13.6.2003, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 10, 14.1.2006, p. 16.

⁽⁵⁾ JO L 164, 16.6.2006, p. 51.

- (8) Comisia a examinat respectivele măsuri de protecție în colaborare cu România și consideră că limitele zonelor A și B stabilite de autoritatea competentă din statul membru respectiv se află la o distanță suficientă față de locul unde a fost confirmat focarul.
- (9) Pentru a preveni orice fel de perturbare inutilă a comerțului din cadrul Uniunii și pentru a evita impunerea de bariere comerciale nejustificate de către țări terțe, este necesar ca, în cel mai scurt timp, să se stabilească la nivelul Uniunii o listă a zonelor A și B din România.
- (10) În consecință, în așteptarea următoarei reuniuni a Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală, zonele A și B din România, unde se aplică măsurile de protecție prevăzute în Decizia 2006/415/CE, ar trebui precizate în prezenta decizie, iar durata regionalizării respective ar trebui stabilită.
- (11) Prezenta decizie va fi reexaminată în cadrul următoarei reuniuni a Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Prezenta decizie stabilește zonele în care se aplică măsurile provizorii de protecție prevăzute de Decizia 2006/415/CE, precum și perioada de aplicare a acestor măsuri.

Articolul 2

(1) Zona menționată în partea A din anexa la prezenta decizie se consideră zonă de risc înalt (zonă A), astfel cum prevede articolul 3 alineatul (1) din Decizia 2006/415/CE.

(2) Zona menționată în partea B din anexa la prezenta decizie se consideră zonă de risc mic (zonă B), astfel cum prevede articolul 3 alineatul (2) din Decizia 2006/415/CE.

Articolul 3

Prezenta decizie se aplică până la data de 17 aprilie 2010.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 16 martie 2010.

Pentru Comisie

John DALLI

Membru al Comisiei

ANEXĂ

PARTEA A

Zona A prevăzută la articolul 2 alineatul (1):

Codul de țară ISO	Stat membru	Zona A		Aplicabil până la
		Codul	Denumire	
RO	România	00038	Zona care cuprinde:	17.4.2010
			Zona de protecție: Letea	
			Zona de supraveghere: C.A. Rosetti Sfiștofca Cardon	

PARTEA B

Zona B prevăzută la articolul 2 alineatul (2):

Codul de țară ISO	Stat membru	Zona B		Aplicabil până la
		Codul	Denumire	
RO	România	00038	Zonele din județul Tulcea, altele decât cele specificate în zona A	17.4.2010

RECOMANDĂRI

RECOMANDAREA COMISIEI

din 11 martie 2010

privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/159/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 292,

întrucât:

- (1) Pe fondul recrudescenței actelor de piraterie din largul coastelor Somaliei, Comitetul pentru securitate maritimă al Organizației Maritime Internaționale (OMI) a adoptat, cu ocazia celei de a 86-a sesiuni din perioada 27 mai-5 iunie 2009, o serie de măsuri. Aceste măsuri au fost incluse într-o serie de circulare care fie actualizează recomandările generale în vigoare cu privire la măsurile de combatere a actelor de piraterie și a furturilor armate îndreptate împotriva navelor, fie definesc măsuri specifice menite să facă față actelor de piraterie din Golful Aden și din largul coastelor Somaliei.
- (2) Circulara MSC.1/Circ. 1334 din 23 iunie 2009 conține „Linii directoare adresate proprietarilor, operatorilor, comandanților de nave și echipajelor cu privire la prevenirea și reprimarea actelor de piraterie și a furturilor armate împotriva navelor”. Această circulară enumeră o serie completă de măsuri care pot fi luate la bordul navelor în orice circumstanțe pentru prevenirea atacurilor sau, atunci când acestea se produc, pentru reducerea la minimum a riscurilor pentru echipaj și pentru navă.
- (3) Circulara MSC.1/Circ. 1332 din 16 iunie 2009 enumeră măsurile considerate a fi „cele mai bune practici de management” pentru evitarea, descurajarea sau întârzierea actelor de piraterie în Golful Aden și în largul coastelor Somaliei („Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia”), dezvoltate de partenerii din industria maritimă pe bază de voluntariat, pe care părțile contractante le-au susținut și încurajat dată fiind nevoia urgentă de a face față amenințărilor din largul coastei somaleze. Partenerii din industria maritimă au actualizat aceste măsuri într-o versiune 2, care a fost publicată în circulara MSC.1/Circ. 1335 din 29 septembrie 2009.
- (4) Deși măsurile expuse în aceste circulare ale OMI nu au caracter obligatoriu sau coercitiv, necesitatea evidentă de a ameliora securitatea maritimă înseamnă că navele care arborează pavilionul unui stat membru trebuie să se protejeze cât mai bine posibil, bazându-se pe cunoștințele actuale, atunci când sunt expuse în zone de navigație cu risc ridicat de piraterie și de atacuri armate.
- (5) Actele de piraterie și atacurile armate împotriva navelor sunt adeseori, prin natura lor, violente și constituie o amenințare serioasă în mai multe regiuni ale lumii, dincolo de situația actuală din largul coastei Somaliei, din Golful Aden sau din Oceanul Indian.
- (6) Cifrele referitoare la actele de piraterie pentru anul 2008 sunt cele mai ridicate de la începutul, în 1991, al recensământului efectuat de Biroul maritim internațional, cu 293 de atacuri asupra navelor, 49 de nave capturate, 889 de marinari luați ostatici, 11 uciși și 21 dispăruți și presupuși morți. Din 2008, atacurile și deturnările de nave s-au multiplicat în special în largul coastei Somaliei, în Golful Aden și în Oceanul Indian. Numeroase nave au fost atacate și capturate de piraiți, care rețin echipajele până la plata unei răscumpărări pentru eliberarea acestora. Perioadele de captivitate pot dura mai multe săptămâni, sau chiar mai multe luni, aceasta fiind o situație inacceptabilă și extrem de dură pentru marinarii reținuți.
- (7) De la începutul anului 2009 s-a constatat o creștere a numărului de atacuri în Oceanul Indian și în Golful Aden, în ciuda unei relative perioade de calm din cursul verii datorate musonului și condițiilor de navigație dificile pentru piraiți. Piraiții au organizat cel puțin 164 de atacuri în 2009, 48 dintre acestea ducând la capturarea unei nave.
- (8) Cele mai bune practici de management recomandă companiilor maritime și navelor să se înregistreze pe site-ul Internet al Centrului pentru securitate maritimă din Cornul Africii (<http://www.mschoa.org>) înainte de a trece prin Golful Aden. Navele înregistrate primesc toate informațiile disponibile referitoare la situația din această zonă de navigație și sunt urmărite de forțele operațiunii EU NAVFOR-ATALANTA, ceea ce reduce riscul producerii unor atacuri. Cu toate acestea, mai mult

de o treime dintre navele aflate în tranzit nu se înregistrează la Centrul pentru securitate maritimă din Cornul Africii, astfel că nu pot beneficia de măsurile instituite pentru a le asigura tranzitul prin această zonă.

- (9) La 15 iunie 2009, Consiliul Uniunii Europene a decis să prelungească cu un an, începând de la 13 decembrie 2009, operațiunea militară EU NAVFOR-ATALANTA a Uniunii Europene pentru a contribui la descurajarea, prevenirea și reprimarea actelor de piraterie și a furturilor armate în largul coastelor Somaliei. Această operațiune militară este prima operațiune navală desfășurată în cadrul Politicii europene de securitate și apărare (PESA). Consiliul a constatat că pirateria din largul coastelor Somaliei reprezintă în continuare o amenințare importantă pentru navigația maritimă din această zonă.
- (10) Întrucât măsurile preventive recomandate de circularele MSC.1/Circ. 1334 și MSC.1/Circ. 1335 sunt complementare acțiunilor desfășurate în cadrul operațiunii EU NAVFOR-ATALANTA, implementarea lor efectivă și armonizată nu poate decât să sporească eficiența măsurilor de protecție navală adoptate de Consiliu pentru a combate pirateria în largul coastelor somaleze.
- (11) Statelor membre le revine responsabilitatea implementării măsurilor care au ca obiectiv sporirea securității maritime și a garantării faptului că se alocă și se pun la dispoziție toate mijloacele necesare în acest scop,

ADOPTĂ PREZENTA RECOMANDARE:

1. Statele membre sunt invitate să vegheze la aplicarea efectivă și armonizată a măsurilor preventive pentru a face față amenințărilor cărora navele le pot cădea victime în cursul actelor de piraterie și al atacurilor armate. Aceste măsuri, care au fost deja inventariate și consolidate, au beneficiat de un larg sprijin în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) și în rândul partenerilor din industria maritimă.
2. *Măsuri generale*
 - 2.1. Statele membre sunt invitate să aducă la cunoștința operatorilor înregistrați la autoritățile lor circulara

MSC.1/Circ. 1334 adoptată cu ocazia celei de a 86-a sesiuni a Comitetului pentru securitate maritimă al Organizației Maritime Internaționale (OMI), care prevede și actualizează măsuri preventive de autoprotecție recomandate navelor și companiilor maritime pentru a lupta împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate, oriunde ar apărea un astfel de pericol, conform prevederilor Codului internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (codul ISPS).

- 2.2. Statele membre sunt invitate să verifice în principal faptul că navele dispun de personal performant și suficient, conform regulii 4.28 din Partea B a Codului ISPS, care a devenit obligatorie în temeiul articolului 3 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

3. *Măsuri specifice situației din largul coastelor Somaliei*

- 3.1. Statele membre sunt invitate să aducă la cunoștința operatorilor înregistrați la autoritățile lor circulara MSC.1/Circ. 1332 adoptată cu ocazia celei de-a 86-a sesiuni a Comitetului pentru securitate maritimă al Organizației Maritime Internaționale (OMI), completată de circulara MSC.1/Circ. 1335, care aprobă la nivel internațional măsurile considerate „cele mai bune practici de management pentru evitarea, descurajarea sau întârzierea actelor de piraterie în Golful Aden și în largul coastelor Somaliei”, publicate regulat și actualizate periodic de partenerii din industria maritimă.
- 3.2. Statele membre sunt invitate să ia toate măsurile necesare pentru a asigura difuzarea, a comunica actualizările periodice și a verifica aplicarea celor mai bune practici de management pentru descurajarea actelor de piraterie în largul coastelor Somaliei, care figurează în anexa la prezenta recomandare.

Adoptată la Bruxelles, 11 martie 2010.

Pentru Comisie
Siim KALLAS
Vicepreședinte

⁽¹⁾ JO L 129, 29.4.2004, p. 6.

ANEXĂ

**Cele mai bune practici de management pentru descurajarea pirateriei în Golful Aden și în largul coastei Somaliei
(versiunea 2 — august 2009)**

În cadrul efortului de combatere a pirateriei în Golful Aden și în largul coastei somaleze, aceste practici de management sunt sprijinite de reprezentanții următoarelor organizații internaționale din industria maritimă:

1. Asociația internațională a armatorilor independenți de tancuri petroliere — International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
2. Camera Internațională de Marină Comercială — International Chamber of Shipping (ICS)
3. Forumul Maritim Internațional al Companiilor Petroliere — Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
4. Consiliul Maritim Baltic și Internațional — Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
5. Asociația internațională a operatorilor de tancuri și terminale pentru gaze — Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO)
6. Asociația internațională a armatorilor de nave pentru mărfuri solide — International Association of Dry Cargo Ship Owners (INTERCARGO)
7. Grupul internațional al cluburilor de protecție și indemnizare — International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I)
8. Asociația internațională a liniilor de croazieră — Cruise Lines International Association (CLIA)
9. Uniunea internațională a asigurătorilor maritimi — International Union of Marine Insurers (IUMI)
10. Joint War Committee (JWC) și Joint Hull Committee (JHC)
11. Biroul Maritim Internațional — International Maritime Bureau (IMB)
12. Federația europeană a lucrătorilor din transporturi — International Transport Workers Federation (ITF)

Aceste practici de management sunt sprijinite, de asemenea, de:

13. Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii — Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA)
14. UK Maritime Trade Organisation (UKMTO Dubai)
15. Biroul maritim de legătură — Maritime Liaison Office (MARLO)

Practici operaționale și de planificare recomandate proprietarilor, operatorilor, administratorilor și comandanților navelor aflate în tranzit în Golful Aden și în largul coastei Somaliei*Scop*

1. Scopul documentului de față este de a prezenta cele mai bune practici de management în sprijinul companiilor și al navelor pentru evitarea, descurajarea și întârzierea atacurilor piraiților în Golful Aden și în largul coastei somaleze. Organizațiile consultate cu privire la acest document reprezintă marea majoritate a proprietarilor de nave și a operatorilor care tranzitează regiunea.
2. Aceste organizații își vor încuraja membrii să aplice cele mai bune practici și vor depune eforturi pentru ca acestea să fie adoptate și de alte părți interesate din sectorul transporturilor maritime ca practici de combatere a pirateriei în regiune. Prezentul document completează liniile directoare care figurează în circulara MSC.1/Circ.1334 a OMI.

Atacuri tipice și învățăminte trase

1. În cursul anului 2008 și în prima jumătate a anului 2009 s-a observat o creștere a numărului de atacuri ale piraiților împotriva navelor comerciale în Golful Aden, în largul coastei somaleze și în întreaga zonă de nord-vest a Oceanului Indian. Majoritatea acestor atacuri erau concentrate inițial în partea nordică a Golfului Aden, însă au avut loc atacuri și la distanțe mai mari în largul coastei de est a Somaliei.

2. Analiza atacurilor reușite indică faptul că piraiții exploatează următoarele puncte vulnerabile:
 - (a) viteză redusă;
 - (b) bord liber mic;
 - (c) planificare și proceduri inadecvate;
 - (d) stare de alertă vizibil scăzută și/sau lipsa unor măsuri evidente de autoprotecție;
 - (e) reacție lentă evidentă a navei.
3. De regulă, în atacuri sunt utilizate două sau mai multe ambarcațiuni deschise mici, sau schifuri, de mare viteză (până la 25 de noduri), care adesea se apropie dinspre babord și/sau dinspre pupa.
4. Utilizarea unei „nave-mamă” a piraiților, o navă de talie mai mare care transportă personal, echipamente, provizii și ambarcațiuni de atac mai mici, a permis ca atacurile să reușească la o distanță mai mare de țarm.
5. Vigilența trebuie să fie maximă în zori și la apus, deoarece majoritatea atacurilor au avut loc în aceste momente ale zilei.
6. Navele cu viteză mai mare (15 noduri și mai mult) nu trebuie să presupună că sunt ferite de atacuri, însă viteza este un mijloc eficient de apărare. În zonă au fost utilizate arme de foc de calibru mic și lansatoare de grenade (RPG) cu scopul de a-i forța pe comandanții de nave să reducă viteza. Menținerea vitezei maxime de navigație în astfel de situații s-a dovedit a fi eficientă.
7. Majoritatea tentativelor de deturnare au fost dejucate de echipaje ale navelor care au planificat din timp traversarea, s-au antrenat și au aplicat cu succes contramăsuri pasive.
8. Condițiile atmosferice și starea mării au influențat la rândul lor capacitatea de acțiune a atacatorilor. Se estimează că o viteză a vântului de peste 18 noduri și o înălțime a valurilor de peste 2 metri sunt suficiente pentru a oferi protecție tuturor navelor, cu excepția celor mai vulnerabile, în special atunci când comandanții aplică integral cele mai bune practici de management.

Cele mai bune practici de management recomandate

1. Introducere

- (a) Recunoscând libertatea absolută a comandanților de nave de a adopta în orice moment măsuri adecvate pentru evitarea, descurajarea sau întârzierea atacurilor în această regiune, prezentul document care definește cele mai bune practici este destinat proprietarilor, operatorilor, comandanților și echipajelor navelor.
- (b) Nu toate măsurile expuse în prezentul document sunt în mod necesar aplicabile fiecărei nave. De aceea, se recomandă efectuarea unei evaluări, în cadrul analizei riscurilor, pentru a stabili care dintre ele sunt cele mai adecvate pentru navă. Cu toate acestea, următoarele măsuri s-au dovedit în general eficiente:

2. Înainte de tranzitarea zonei — Planificare generală

(a) Generalități

- (i) UKMTO Dubai este primul punct de contact pentru nave în regiune. Interacțiunea zilnică dintre comandanți și forțele militare este asigurată de UKMTO Dubai, care comunică cu navele și are contact direct cu MSCHOA și comandanții forțelor navale de pe mare. UKMTO Dubai are nevoie de actualizări regulate ale informațiilor referitoare la poziția și mișcările preconizate ale navelor. Organizația utilizează aceste informații pentru a ajuta unitățile navale să aibă o imagine clară a activităților maritime. (A se vedea glosarul din anexa A pentru detalii suplimentare.)
- (ii) Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii (MSCHOA) este autoritatea de planificare și coordonare pentru forțele UE (EU NAVFOR) din Golful Aden și din zona situată în largul coastei somaleze. (A se vedea glosarul din anexa A.)
- (iii) Biroul maritim de legătură (MARLO) îndeplinește rolul de canal de comunicații pentru schimbul de informații dintre Forțele maritime combinate (CMF) și navele comerciale din regiune. (A se vedea glosarul din anexa A.)
- (iv) Înainte de tranzitarea zonei de mare risc, proprietarul și comandantul navei ar trebui să efectueze o analiză de risc proprie pentru a evalua probabilitatea și consecințele producerii unui atac al piraiților asupra navei, pe baza celor mai recente informații disponibile. Această evaluare a riscului ar trebui să aibă ca rezultat identificarea unor măsuri adecvate pentru prevenirea atacurilor, diminuarea consecințelor lor și revenirea la normal și va presupune aplicarea în același timp a cerințelor legale și a unor măsuri suplimentare de combatere a pirateriei.

- (v) Companiile ar trebui să includă în procedurile de management al situațiilor de criză măsuri adecvate de reacție la amenințarea constituită de piraterie, adoptând practici recomandate de OMI și de alte părți interesate din sectorul de profil, în funcție de circumstanțele specifice și de tipurile de nave.
- (vi) Autoritățile navale trebuie informate în avans în legătură cu intenția de tranzitare a navelor, pentru a putea identifica punctele vulnerabile și a prevedea o protecție adecvată. În principal, trebuie luate următoarele măsuri:
1. notificare inițială transmisă UKMTO Dubai (prin e-mail sau fax);
 2. notificare inițială transmisă MARLO (prin e-mail sau fax);
 3. în plus, pentru navele care intenționează să tranziteze Golful Aden sau să navigheze în zona delimitată de coordonatele 12° N, 58° E și 10° S: înregistrarea deplasării navei la MSCHOA (online, prin e-mail sau fax).
- (vii) Deși este necesar să se ia măsuri pentru a împiedica urcarea la bord a piraților, siguranța echipajului și a pasagerilor rămâne cea mai importantă.
- (b) Planificarea la nivelul companiilor
- Se recomandă administratorilor și/sau departamentelor de operațiuni să se înregistreze pe site-ul MSCHOA (www.mschoa.eu) pentru a avea acces la părțile restricționate ale site-ului, să consulte informațiile existente și să le comunice, în funcție de necesități, flotei lor.
- (i) Cu 4 sau 5 zile înainte ca nava să intre pe coridorul recomandat de tranzit internațional (IRTC) sau în zona delimitată de paralela de 12° latitudine nordică, meridianul de 58° longitudine estică sau paralela de 10° latitudine sudică, se recomandă depunerea la MSCHOA a unui formular de înregistrare a deplasării navei („Vessel Movement Registration”) (online, prin e-mail sau fax). Notă: Această notificare poate fi efectuată fie de navă, fie de companie.
 - (ii) Verificarea evaluării gradului de securitate al navei (SSA) și a implementării Planului de securitate al navei (SSP) impuse de Codul internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (ISPS) pentru a lupta împotriva pirateriei.
 - (iii) Ofițerul desemnat cu securitatea companiei (CSO) este încurajat să se asigure că există un plan de urgență pentru traversările de mare risc și că acesta este testat, explicat și discutat cu comandantul și cu ofițerul cu securitatea navei (SSO).
 - (iv) Se recomandă să se ia cunoștință de zonele maritime cu risc extrem de ridicat.
 - (v) Instruirea comandanților cu privire la metodele preferate disponibile pentru traversarea regiunii (tranzit în grup, tranzit în grup sub escortă, convoi național etc.).
 - (vi) Efectuarea unor sesiuni periodice de instruire a echipajului.
 - (vii) Utilizarea în plus a unor agenți de securitate privați este la discreția companiei, însă nu este recomandată utilizarea agenților înarmați.
 - (viii) Se recomandă să se aibă în vedere resurse adiționale pentru suplimentarea personalului de cart.
 - (ix) Se recomandă dotarea navelor cu măsuri de autoprotecție înainte de tranzitarea zonelor de mare risc.
- (c) Planificarea efectuată de comandantul navei
- (i) Transmiterea notificării inițiale către UKMTO Dubai și MARLO (prin e-mail sau fax) la intrarea în zona de raportare delimitată de Canalul de Suez, meridianul de 78 de grade longitudine estică și paralela de 10 grade latitudine sudică, a se vedea harta de planificare antipiraterie Q6099.
 - (ii) Cu 4 sau 5 zile înainte ca nava să intre pe coridorul recomandat de tranzit internațional (IRTC) sau în zona delimitată de paralela de 12° latitudine nordică, meridianul de 58° longitudine estică sau paralela de 10° latitudine sudică, se recomandă depunerea la MSCHOA a unui formular de înregistrare a deplasării navei („Vessel Movement Registration”) (online, prin e-mail sau fax). Notă: Această notificare poate fi efectuată fie de navă, fie de companie. Dacă este efectuată de companie, comandantul trebuie să verifice la companie dacă datele lor au fost corect înregistrate la MSCHOA.
 - (iii) Înainte de tranzitarea regiunii se recomandă informarea detaliată a echipajului.
 - (iv) Experiența a demonstrat că eficiența planurilor de urgență antipiraterie este maximă atunci când acestea sunt aplicate în avans. Aceasta presupune efectuarea unui exercițiu înainte de sosirea în zonă, trecerea în revistă a planului și instruirea tuturor membrilor personalului în legătură cu îndatoririle care le revin, inclusiv familiarizarea cu semnalul de alarmă care indică un atac al piraților.

- (v) Comandanților li se recomandă să pregătească și un plan de comunicare de urgență care să includă toate numerele de contact esențiale pentru cazuri de urgență și mesaje prestabilite și să se asigure că acesta este ușor accesibil sau afișat permanent în apropierea tabloului de comunicații (de exemplu, numerele de telefon ale MSCHOA, IMB PRC, CSO etc. — a se vedea lista punctelor de contact din anexa B).
- (vi) Definiția politicii navei referitoare la sistemele de identificare automată a navelor (AIS): Convenția SOLAS îi oferă comandantului libertatea de a închide AIS atunci când consideră că utilizarea acestuia sporește vulnerabilitatea navei. Cu toate acestea, pentru ca forțele navale să dispună de informații despre locația navelor în Golful Aden se recomandă continuarea transmisiei prin AIS, dar informațiile trebuie să se limiteze la identitatea navei, poziție, curs, viteză, stare de navigare și informații referitoare la securitate. În largul coastei somaleze, decizia este tot la latitudinea comandantului, însă forțele navale recomandă în acest moment închiderea completă a sistemului AIS. Dacă există îndoieli, se verifică la MSCHOA.

3. Planificarea înainte de tranzitarea zonei

- (a) Navele sunt încurajate să notifice UKMTO Dubai și MARLO poziția la amiază, cursul, viteza și ora de sosire estimată și cea reală atunci când navighează în regiune.
- (b) Navele sunt încurajate de asemenea să mărească frecvența acestor raportări atunci când navighează în zone cunoscute ca fiind de mare risc sau frecventate de pirați și să trimită un nou raport atunci când trec de punctul A sau de punctul B din Golful Aden, așa cum sunt indicate pe harta pentru lupta împotriva pirateriei Q6099.
- (c) În interiorul Golfului Aden
 - (i) EU NAVFOR recomandă navelor să efectueze traversarea în interiorul IRTC. Navele care se îndreaptă spre vest ar trebui să navigheze în partea de nord a coridorului, iar cele care se îndreaptă spre est, în partea de sud. În cazul în care se are în vedere tranzitarea în grup a Golfului Aden, pe site-ul internet al MSCHOA există îndrumări referitoare la ore și viteze pentru tranzitul în grup.
 - (ii) Navele ar trebui să evite pătrunderea în apele teritoriale yemenite pe durata tranzitului. Aceasta deoarece, potrivit dreptului internațional cutumiar, forțele militare internaționale (non-yemenite) nu pot proteja navele care sunt atacate în interiorul acestor ape.
 - (iii) Este posibil ca navelor să li se ceară să își modifice planurile de traversare pentru a urma itinerarele recomandate de MSCHOA.
 - (iv) Pe durata tranzitului în grup, navele nu trebuie să se aștepte să fie însoțite permanent de o navă de război. Toate navele de război din Golful Aden, indiferent dacă fac parte din EU NAVFOR sau își coordonează activitățile cu aceste forțe, vor fi însă informate în legătură cu traversările în grup ale Golfului Aden și vor avea acces la toate informațiile despre navele vulnerabile.
 - (v) MSCHOA le recomandă comandanților să încerce să planifice traversarea zonelor cu cel mai ridicat nivel de risc din Golful Aden astfel încât ea să aibă loc în cursul nopții (MSCHOA va îndruma navele), întrucât noaptea au existat foarte puține atacuri reușite.
- (d) În afara Golfului Aden
 - (i) Se recomandă navelor care navighează în largul coastei de est a Somaliei să consulte site-ul internet al MSCHOA sau UKMTO Dubai pentru a obține cele mai recente recomandări referitoare la itinerarele de urmat.
 - (ii) Comandanților li se recomandă să continue să furnizeze UKMTO Dubai, în modul obișnuit, informații despre cursul urmat de navele lor și detalii referitoare la acestea.
- (e) În anexa B figurează o listă cu date de contact utile.

4. Înainte de tranzit — Măsuri defensive

- (a) În funcție de nivelul de dotare cu personal, se recomandă ca sarcinile de rutină de la bordul navei să fie adaptate în timp util, astfel încât personalul de cart să fie suficient de odihnit, de bine instruit și de numeros. Comandantul și ofițerii de cart trebuie să aibă cunoștințe aprofundate legate de impactul manevrelor de navigare în zig-zag ale navei lor (pentru toate stările mării) și în particular de impactul pe care aceste manevre îl pot avea asupra reducerii vitezei navei.
- (b) În timpul traversării Golfului Aden și a coastei somaleze, se recomandă să se aibă în vedere limitarea comunicațiilor externe (radio, aparate mobile și informații AIS) la comunicații esențiale legate de siguranță și securitate și la informațiile impuse prin Convenția SOLAS.
- (c) Creșterea disponibilității și dublarea echipamentelor prin punerea în funcțiune a unor mașini auxiliare suplimentare, inclusiv generatoare și motoare de guvernare.
- (d) Creșterea numărului de marinari de veghe și a efectivelor de pe punte.
- (e) Dotarea cu personal a compartimentului mașini.
- (f) Securizarea și controlul accesului la punte, la compartimentul mașini, la compartimentul instalației de guvernare și la toate cabinele și spațiile interne. Toate punctele de acces potențiale (uși, hublouri, conducte de ventilație etc.) trebuie să facă obiectul unei evaluări a riscurilor și să fie protejate corespunzător, în special atunci când se consideră că punctul de acces este suficient de larg pentru a permite pătrunderea unui atacator. Accesul la cabine și spațiile de lucru interioare trebuie redus la un singur punct de intrare pe durata traversării zonelor de mare risc. Măsurile utilizate nu trebuie să obstrucționeze o ieșire de urgență din spațiul interior, prin care însă pirații să nu poată intra.

- (g) În caz de urgență, navele de război pot fi contactate pe canalul 16 VHF (sau pe canalul de rezervă 08).
- (h) Verificarea faptului că toate scările și echipamentele exterioare sunt amarate sau urcate pe punte.
- (i) Verificarea faptului că dispozitivele de autoprotecție instalate în prealabil sunt în continuare bine fixate și funcționează corespunzător. Se reamintește faptul că dispozitivele temporare se pot desprinde, oferind așadar un nivel scăzut de protecție.
- (j) Dacă nava are un bord liber relativ mic, se recomandă să se aibă în vedere posibilitatea de lărgire a parapetelor pentru a împiedica agățarea cârligelor. Consultați site-ul internet al MSCHOA pentru exemple de măsuri de acest tip.
- (k) Se recomandă stabilirea unui punct de întâlnire sau a unei „citadele” în caz de atac al piraților și exersarea procedurilor de închidere a navei, pentru a întârzia accesul atacatorilor la comanda navei și a câștiga timp. Acest punct ar trebui să se situeze departe de pereții exteriori și de hublouri. Dat fiind că în acest moment recursul la citadele și modul în care acestea pot fi utilizate fac obiectul unei dezbateri, comandanților li se recomandă să consulte periodic MSCHOA în legătură cu acest subiect.
- (l) Se recomandă utilizarea unor manechine la parapete, care să simuleze marinari de veghe în plus. Cu toate acestea, dacă nava este concepută în așa fel încât există sectoare moarte, iar din evaluarea gradului de securitate reiese că ele constituie un risc, va trebui probabil ca acestea să fie ocupate de membri ai echipajului.
- (m) Se recomandă ca pompele și/sau a furtunurile de incendiu să fie presurizate și pregătite pentru utilizare, în special în punctele cele mai vulnerabile ale navei.
- (n) Se poate avea în vedere și crearea unei perdele de apă în jurul navei pentru a descuraja urcarea la bord a piraților.
- (o) Se poate avea în vedere de asemenea utilizarea sârmei ghimpate cu lame/a obstacolelor fizice în jurul pupii/al punctelor de acces cele mai joase, ținând cont de siguranța echipajului și de nevoia de evacuare a acestuia.
- (p) Se poate avea în vedere utilizarea echipamentelor de apărare pasivă.
- (q) Se recomandă furnizarea de instrumente optice cu viziune nocturnă pentru a fi utilizate în timpul perioadelor de întuneric.
- (r) Se recomandă punerea în funcțiune a sistemului CCTV (dacă există).
5. În timpul tranzitului — Operațiuni
- (a) Echipajul navei nu trebuie expus unor riscuri inutile atunci când utilizează măsurile de autoprotecție.
- (b) Se recomandă tuturor navelor din interiorul Golfului Aden să utilizeze IRTC și să urmeze instrucțiunile și orarele indicate pe site-ul internet al MSCHOA pentru tranzitul în grup.
- (c) Se atrage atenția marinarilor și asupra circulei OMI SN.1 Circ. 281 din 4 august 2009 intitulată „Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden” (Informații referitoare la coridorul recomandat de tranzit internațional pentru navele care tranzitează Golful Aden), în care se precizează că IRTC poate fi modificat de autoritățile militare în funcție de circumstanțe. Marinarii sunt sfătuiți așadar să obțină informații actualizate de pe site-ul MSCHOA (<http://www.mschoa.org>) sau avertismentele de navigație (NAV-warnings) difuzate pentru această zonă.
- (d) Dacă intenționați să participați la un tranzit în grup prin IRTC: navigați cu viteza de tranzit a grupului, ținând cont în același timp de limitele navei. (De exemplu, recomandarea actuală este ca, dacă viteza maximă a navei este de 16 noduri, să participați la un tranzit în grup la viteza de 14 noduri și să păstrați 2 noduri de rezervă.)
- (e) Dacă nu intenționați să participați la un tranzit în grup prin IRTC: Mențineți viteza maximă în toată zona de risc. (Recomandarea actuală este ca, dacă viteza maximă a navei depășește 18 noduri, să nu încetiniți pentru a participa la un tranzit în grup, ci să mențineți viteza maximă și să încercați să traversați cea mai mare parte a zonei de mare risc pe timp de noapte.)
- (f) Navele trebuie să respecte în orice moment Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare. La intrarea pe IRTC și la părăsirea acestuia, comandanții trebuie să vegheze ca navigația celorlalte nave să nu fie pusă în pericol. Luminile de navigare nu trebuie stinse în timpul nopții. Urmați instrucțiunile date de autoritatea statului de pavilion.
- (g) Puntea trebuie iluminată numai în măsura în care este necesar pentru securitate. Iluminarea zonelor de umbră din jurul cocii navei poate lărgi zona de vizibilitate a marinarilor de veghe, dar această măsură nu trebuie luată decât dacă este compatibilă cu siguranța navigației. Dacă sunt instalate proiectoare cu comandă la distanță și utilizarea acestora este considerată adecvată, ele trebuie puse în funcțiune imediat atunci când sunt constatate activități suspecte în jurul navei. Utilizarea proiectoarelor îi poate surprinde și descuraja pe potențialii atacatori. (Recomandarea actuală a forțelor navale este ca zona să fie tranzitată doar cu luminile de navigație.)

- (h) Se recomandă păstrarea pe punte a unor fotografii cu „navele-mamă” ale piraților. Raportați imediat dacă reparați o astfel de navă. Raportați toate navele-mamă suspecte reperate la UKMTO Dubai și la Centrul de informare despre piraterie al Biroului Maritim Internațional (IBM PRC). (A se vedea în anexa C un exemplu de raport care ilustrează modul în care pot fi transmise informațiile referitoare la atacurile piraților sau la orice alt atac sau observație.)
- (i) Comandantul trebuie să încerce să evalueze amenințarea cât mai rapid posibil. De îndată ce comandantul consideră că o amenințare se poate concretiza, el trebuie să contacteze UKMTO Dubai.
- (j) Se recomandă să se asigure, prin toate mijloacele disponibile, un serviciu de veghe satisfăcător pentru reperarea navelor suspecte, în special cele care se apropie de la pupa sau din părțile laterale.
- (k) Nu expuneți echipajul la riscuri inutile. În timpul traversării zonei de mare risc, pe punte trebuie efectuate numai lucrările esențiale. Comandanții ar trebui, în măsura posibilului, să vegheze ca membrii echipajului să nu se afle în spațiile exterioare ale punții în perioadele de întuneric, îndeplinindu-și în același timp obligația de a asigura în orice moment o veghe completă și adecvată.
- (l) Utilizați luminile, soneriile de alarmă și activitatea echipajului pentru a le semnala potențialilor pirați că au fost reperați.
- (m) Există numeroase alte mijloace defensive neletale, disponibile în comerț, care pot fi avute în vedere; ele trebuie însă evaluate de companii din punctul de vedere al avantajelor și al diverselor caracteristici și vulnerabilități ale navei în cauză.

6. În cazul unui atac al piraților

- (a) Aplicați planul de urgență prestabilit al navei.
- (b) Activați planul de comunicare de urgență și raportați de îndată atacul la punctul de contact unic principal în caz de atac, care este UKMTO Dubai. (MSCHOA, în calitate de centru pentru securitate maritimă cu funcționare continuă responsabil de supravegherea atacurilor comise în regiune, va funcționa în continuare ca punct de contact de rezervă în cazul unui atac.)
- (c) Activați sistemul de alertă de securitate al navei (SSAS), care va alerta ofițerul de securitate al companiei și statul de pavilion. Rapoartele întocmite în urma atacurilor trebuie comunicate cât mai rapid tuturor centrelor competente de raportare a actelor de piraterie, așa cum se indică în secțiunea 9.
- (d) În cazul în care comandantul și-a exercitat dreptul de a scoate din funcțiune sistemul de identificare automată (AIS) pe durata traversării zonei în care acționează pirații, acesta trebuie repus în funcțiune de îndată ce nava este atacată de pirați.
- (e) Declanșați alarma de urgență și anunțați prin difuzor „atac al piraților”, în conformitate cu planul de urgență al navei.
- (f) Lansați un apel „Mayday” pe canalul 16 VHF (și canalul de rezervă 08, care este monitorizat de forțele navale). Transmiteți un mesaj de pericol prin sistemul de apel selectiv numeric (DSC — Digital Selective Calling) și Inmarsat-C, după caz. Stabiliți o comunicare telefonică cu UKMTO Dubai.
- (g) Evitați apropierea de navă a schifurilor prin schimbarea cursului și creșterea vitezei, dacă este posibil⁽¹⁾. Pirații reușesc cu greu să urce la bordul unei nave care:
 - (i) înaintază cu peste 15 noduri;
 - (ii) efectuează manevre — comandanților li se recomandă să efectueze cât mai rapid posibil mici manevre continue de zig-zag, fără a reduce viteza, pentru a descuraja urcarea piraților la bord. Aveți în vedere posibilitatea de a mări expunerea piraților la vânt și la valuri și de a utiliza valurile din prova și valurile din pupa pentru ca ambarcațiunea piraților să nu se poată apropia. Comandanții și ofițerii de cart trebuie să aibă cunoștințe solide legate de caracteristicile de guvernare și de manevrare a navei. O atenție specială trebuie acordată efectelor modificării ordinilor date timonierului și consecințelor pe care aceasta le poate avea asupra vitezei navei.
- (h) Activați pompa de incendiu ca măsură defensivă.
- (i) Luați în considerare posibilitatea de a aprinde luminile de pe punte către prora pentru a atrage atenția asupra navei și a facilita identificarea ei ca navă atacată de către forțele militare care sosesc la fața locului.
- (j) Reuniți tot echipajul rămas în conformitate cu planul de urgență al navei.

⁽¹⁾ Dacă puteți câștiga timp până la sosirea forțelor militare, pirații sunt adesea nevoiți să renunțe la atac. De aceea, înregistrarea în avans la MSCHOA, respectarea orarelor pentru tranzitul în grup și comunicarea periodică a poziției navei la UKMTO Dubai sunt esențiale: există o probabilitate mai mare ca în apropiere să se afle unități ale forțelor navale care să intervină în caz de atac al piraților.

7. În cazul în care pirații urcă la bordul navei

- (a) Înainte ca pirații să ajungă la puntea de comandă, informați UKMTO Dubai și, dacă timpul o permite, compania.
- (b) Nu opuneți rezistență; aceasta poate duce la violență inutilă și poate crea prejudicii echipajului.
- (c) În cazul în care puntea de comandă/compartimentul mașini trebuie evacuat(ă), mașina principală trebuie oprită; dacă este posibil, se efectuează manevra de oprire completă, iar nava trebuie îndepărtată de alte nave.
- (d) Păstrați calmul și cooperați pe deplin cu pirații.
- (e) Asigurați-vă că întregul echipaj, cu excepția celui de pe puntea de comandă, este reunit într-un singur loc.
- (f) Dacă echipajul se află în interiorul unei citadele închise, asigurați-vă că există o protecție/un adăpost intern în caz că pirații încearcă să pătrundă prin forță. Stați departe de intrări/uși și de hublouri/ferestre — nu opuneți rezistență pentru a împiedica intrarea piraților. Utilizați mijloacele de comunicare de urgență din citadelă pentru a comunica cu autoritățile.

8. În cazul unei intervenții militare

- (a) Membrii echipajului trebuie sfătuiți să NU utilizeze aparate de fotografiat cu blitz în niciun moment în timpul intervenției militare.
- (b) În cazul în care personalul militar intervine la bordul navei, toți membrii echipajului trebuie să stea în poziția culcat pe punte, acoperindu-și capul cu ambele mâini, să nu aibă nimic în mâini și să le țină la vedere.
- (c) Fiți pregătiți să răspundeți la întrebări referitoare la identitatea navei și la postul deținut la bord.
- (d) Aveți în vedere faptul că engleza nu este limba de lucru a tuturor unităților navale din regiune.
- (e) Forțele militare pot imobiliza inițial toate persoanele întâlnite. Aceasta este o practică curentă. Informați și pregătiți personalul navei pentru această eventualitate, cerându-i deplina cooperare în fazele inițiale ale intervenției militare la bord.

9. Raportarea după producerea incidentelor (a se vedea anexa C)

- (a) După orice atac al piraților sau activitate suspectă, este esențial să transmiteți un raport detaliat al evenimentului către MSCHOA, UKMTO DUBAI și IMB.
- (b) Aceasta va permite efectuarea unei analize complete a activităților piraților pentru a determina tendințele acestora, precum și evaluarea tehnicilor utilizate de pirați sau a schimbărilor de tactică, și în plus va face posibilă transmiterea unor avertismente corespunzătoare către celelalte nave comerciale din apropiere.
- (c) Comandanților li se cere așadar să completeze formularul standard pentru raportarea actelor de piraterie care figurează în anexa C.

Actualizarea celor mai bune practici de management

1. Se preconizează că aceste practici vor fi actualizate periodic pe baza experienței operaționale dobândite și a învățămintelor trase. Părțile care au elaborat prezentul document vor încerca să se reunească regulat pentru a actualiza aceste practici și pentru a distribui versiunile revizuite membrilor lor și altor organizații interesate.
2. Dacă există îndoieli, consultați site-ul internet al MSCHOA, unde se vor afișa permanent mai multe informații utile (cu precizarea că aceste informații pot să nu fie aprobate de toate organizațiile enumerate mai sus).

ANEXA A

GLOSAR

Rolurile organismelor de coordonare implicate și relațiile dintre acestea

EU NAVFOR

EU NAVFOR este autoritatea de coordonare care conduce Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii. Toate informațiile și datele de contact sunt disponibile pe site-ul internet al MSCHOA.

MSCHOA – Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii

MSCHOA a fost înființat de Uniunea Europeană (UE) în cadrul Politicii europene de securitate și apărare, ca parte a unei inițiative de combatere a pirateriei în Cornul Africii. Această inițiativă a început prin crearea EU NAVCO în septembrie 2008. Această celulă de coordonare cu sediul în Bruxelles a stabilit legături cu o mare parte a comunității maritime și a asigurat coordonarea cu forțele UE care acționează în regiune. În noiembrie 2008, Consiliul Uniunii Europene a făcut un mare pas înainte prin crearea unei misiuni navale – EU NAVFOR ATALANTA – pentru îmbunătățirea securității maritime în largul coastelor somaleze prin prevenirea și descurajarea atacurilor piraților și prin contribuția la protejarea navelor comerciale din regiune.

UKMTO Dubai – (UK) Maritime Trade Operations

Biroul de operațiuni comerciale maritime al Regatului Unit din Dubai (UKMTO Dubai) acționează ca punct de contact care asigură legătura dintre sectorul de profil și forțele militare combinate (CMF). UKMTO Dubai administrează totodată schema de raportare voluntară, în cadrul căreia navele comerciale sunt încurajate să transmită rapoarte zilnice în care să indice poziția lor și ora estimată de sosire în portul următor atunci când tranzitează regiunea delimitată de Canalul de Suez, meridianul de 78 de grade longitudine estică și paralela de 10 grade latitudine sudică. UKMTO Dubai monitorizează apoi navele, iar informațiile referitoare la poziția lor sunt transmise CFM și sediului din UE. Informațiile noi pertinente care afectează traficul comercial pot fi transmise apoi direct navelor, fără a mai trece prin birourile companiilor, făcând astfel posibile economii de timp și o mai bună reacție la incidente.

Pentru mai multe informații sau pentru a adera la schema de raportare voluntară, vă rugăm să contactați UKMTO Dubai la adresa: UKMTO@eim.ae

ANEXA B

Date de contact utile

UKMTO Dubai

E-mail UKMTO@eim.ae
Telefon + 971 505523215
Telefon mobil
Fax + 971 43065710
Telex (51) 210473

MSCHOA

Raportare prin site-ul internet www.mschoa.org
Telefon + 44 (0) 1923958545
Fax + 44 (0) 1923958520
E-mail postmaster@mschoa.org

IMB PRC

E-mail piracy@icc-ccs.org
Telefon + 60 320310014
Telefon mobil
Fax + 60 320785769
Telex MA34199 IMBPC1

MARLO

E-mail Marlo.bahrain@me.navy.mil
Telefon + 973 17853927
Telefon mobil + 973 39442117

ANEXA C

RAPORT FOLLOW-UP — NOTIFICAREA ACTELOR DE PIRATERIE

Caracteristicile/Datele navei

1. NUMELE NAVEI:
2. NR. OMI:
3. PAVILION:
4. INDICATIV DE APEL
5. TIPUL NAVEI:
6. TONAJE: Tonaj brut: Tonaj net: DWT:
7. PROPRIETARI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):
8. OPERATORI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):
9. ULTIMUL PORT/PORTUL URMĂTOR:
10. ÎNCĂRCĂTURĂ: (TIP/CANTITATE)

Detalii referitoare la incident

11. DATA ȘI LOCUL INCIDENTULUI:	LT	UTC
12. POZIȚIE: LAT:	(N/S)	LONG: (E/V)
13. PUNCTUL DE REFERINȚĂ/LOCALITATEA CEA MAI APROPIATĂ:		
14. PORT/ORAȘ/LOC DE ANCORARE:		
15. ȚARA/ȚARA CEA MAI APROPIATĂ:		
16. STARE (LA DANĂ/ANCORATĂ/ÎN MARȘ):		
17. VITEZA NAVEI PROPRII:		
18. BORDUL LIBER AL NAVEI ÎN TIMPUL ATACULUI:		
19. CONDIȚII METEOROLOGICE ÎN TIMPUL ATACULUI [PLOAIE/CEAȚĂ/BRUMĂ/DEGAJAT/ETC., VÂNT (VITEZĂ ȘI DIRECȚIE), STAREA MĂRII/ÎNĂLȚIMEA VALURILOR]:		
20. TIP DE ATAC (REUȘIT/TENTATIVĂ):		
21. CONSECINȚE PENTRU ECHIPAJ, NAVĂ ȘI ÎNCĂRCĂTURĂ: MEMBRI AI ECHIPAJULUI RĂNIȚI/UCIȘI: OBIECTE/BANI LICHIZI FURAȚI:		
22. ZONA ÎN CARE A FOST ATACATĂ NAVA:		
23. ULTIMELE MIȘCĂRI OBSERVATE ALE PIRAȚILOR/ALE NAVEI SUSPECTE:		

Detalii referitoare la atacatori

24. NUMĂRUL PIRAȚILOR/HOȚILOR:
25. ÎMBRĂCĂMINTE/ASPECT FIZIC:
26. LIMBA VORBITĂ:
27. ARME UTILIZATE:
28. CARACTERISTICI DISTINCTIVE:
29. AMBARCAȚIUNE UTILIZATĂ:
30. METODA DE APROPIERE:
31. DURATA ATACULUI:
32. AGRESIVITATE/VIOLENȚĂ:

Detalii suplimentare

33. MĂSURI LUATE DE COMANDANT ȘI DE ECHIPAJ:
34. A FOST RAPORTAT INCIDENTUL AUTORITĂȚILOR COSTIERE? DACĂ DA, CUI?
35. METODA PREFERATĂ DE COMUNICARE CU NAVA CARE RAPORTEAZĂ INCIDENTUL: STAȚIA RADIO COSTIERĂ ADECVATĂ/HF/MF/VHF/ID INMARSAT (PLUS CODUL REGIUNII OCEANICE)/MMSI
36. ACȚIUNI ÎNTREPRINSE DE AUTORITĂȚI:
37. NUMĂRUL MEMBRILOR ECHIPAJULUI/NAȚIONALITATE:
38. VĂ RUGĂM SĂ ATAȘAȚI LA ACEST RAPORT O SCURTĂ DESCRIERE/UN RAPORT COMPLET/O DECLARAȚIE A COMANDANTULUI ȘI A ECHIPAJULUI REFERITOARE LA ATAC/FOTOGRAFII, DACĂ EXISTĂ

Recomandări suplimentare destinate navelor angajate în activități de pescuit, în completarea celor mai bune practici de management pentru descurajarea pirateriei în Golful Aden și în largul coastei somaleze

I. Recomandări pentru navele din zonele de pescuit

1. Navele de pescuit, altele decât cele somaleze, ar trebui să evite pescuitul sau traversările la mai puțin de 200 de mile marine de coasta somaleză, indiferent dacă dețin sau nu permise în acest scop.
2. Nu începeți operațiunile de pescuit atunci când radarul indică prezența unor ambarcațiuni neidentificate.
3. Dacă reparați schifuri din poliester de tipul celor utilizate de piraiți, îndepărtați-vă de ele cu toată viteza, navigând contra vântului și a mării, pentru a le îngreuna navigația.
4. Evitați opririle pe timp de noapte, rămâneți vigilenți și asigurați veghea pe puntea de comandă, pe punte și în compartimentul mașini.
5. În timpul operațiunilor de pescuit, atunci când nava este mai vulnerabilă, rămâneți în alertă și supravegheați în permanență radarul pentru a putea avertiza cât mai rapid autoritățile în caz de atac.
6. În timpul navigației nocturne, utilizați numai luminile de navigare și de siguranță obligatorii, pentru ca piraiții să nu fie atrași de lumină, ei aflându-se adesea în ambarcațiuni care nu sunt dotate cu radar și navigând la întâmplare.
7. Atunci când nava se află în derivă în timpul pescuitului nocturn, mențineți veghea pe puntea de comandă, pe punte și în compartimentul mașini. Utilizați numai luminile obligatorii de navigare și de siguranță. Motorul trebuie să fie pregătit pentru pornire imediată.
8. Nu vă apropiați de navele neidentificate.
9. Utilizați VHF cât mai puțin posibil, pentru a nu fi auziți de piraiți și a fi mai greu de localizat.
10. Activați AIS atunci când aeronavele de patrulă maritimă survolează zona, pentru a facilita identificarea și monitorizarea navei.

II. Identificare

1. Administratorilor li se recomandă să își înregistreze navele de pescuit la MSCHOA pentru întreaga perioadă de activitate în largul coastei somaleze. Aceasta ar trebui să includă comunicarea unei liste complete a membrilor echipajului de la bord și a intențiilor navelor, dacă este posibil.
2. Efectuați un instructaj înainte de tranzitarea zonei sau de începerea activităților de pescuit.
3. Dacă nava de pescuit este dotată cu un dispozitiv VMS, administratorul ei ar trebui să asigure accesul MSCHOA la datele VMS.
4. Navele de pescuit ar trebui să evite să navigheze prin zone în care au fost avertizate că au fost identificate nave-mamă suspecte ale piraiților și ar trebui să folosească toate mijloacele pentru a detecta cât mai rapid posibil orice mișcare a navelor de mici sau mari dimensiuni care ar putea fi suspectă.
5. Navele de pescuit ar trebui să se identifice la cererea navelor sau a aeronavelor operațiunii ATALANTA sau a altor operațiuni antipiraterie naționale sau internaționale.
6. Navele militare, comerciale și de pescuit ar trebui să răspundă fără întârziere la orice cerere de identificare adresată de o navă de pescuit de care se apropie (pentru ca aceasta să se poată îndepărta rapid, mai ales dacă pescuiește).

III. În caz de atac

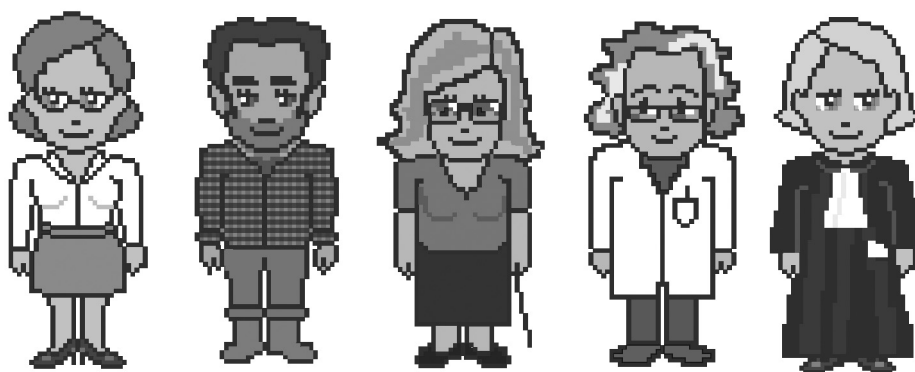
1. În cazul unui atac sau al observării unei ambarcațiuni suspecte, avertizați autoritățile (UKMTO și MSCHOA) și restul flotei.
2. Comunicați datele de contact ale celui de-al doilea comandant al navei (aflat pe uscat), întrucât cunoștințele lui despre navă pot contribui la reușita unei intervenții militare.

Recomandări adresate exclusiv navelor de pescuit cu plasă-pungă

3. Evacuați întregul personal de pe punte și din cuibul corbului.
4. Dacă piraiții au preluat controlul navei și plasa-pungă este întinsă, încurajați-i să permită recuperarea plasei. Dacă se permite recuperarea plasei, urmați instrucțiunile pentru amararea ei și explicați funcționarea uneltei pentru a evita neînțelegerile.

EU Book shop

Toate publicațiile UE de care
dumneavoastră aveți nevoie!



bookshop.europa.eu

Prețul abonamentelor în 2010
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, versiunea tipărită + CD-ROM, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, CD-ROM, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), CD-ROM, ediție bisăptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur CD-ROM multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnaleză apariția anexelor printr-un aviz către cititorii inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Formatul CD-ROM va fi înlocuit în cursul anului 2010 cu formatul DVD.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>

