

Edição em língua
portuguesa

Legislação

Índice

I	<i>Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade</i>	
	Regulamento (CE) n.º 847/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas	1
	Regulamento (CE) n.º 848/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que fixa os preços mínimos de venda de manteiga e os montantes máximos de ajuda à nata, à manteiga e à manteiga concentrada no que respeita ao 119.º concurso especial efectuado no âmbito do concurso permanente previsto no Regulamento (CE) n.º 2571/97	3
	Regulamento (CE) n.º 849/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que fixa o preço máximo de compra da manteiga para o 72.º concurso efectuado no âmbito do concurso permanente regido pelo Regulamento (CE) n.º 2771/1999	5
	Regulamento (CE) n.º 850/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que fixa o montante máximo de ajuda à manteiga concentrada para o 291.º concurso especial efectuado no âmbito do concurso permanente previsto no Regulamento (CEE) n.º 429/90	6
*	Regulamento (CE) n.º 851/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3444/90 que estabelece normas de execução relativas à concessão de ajudas à armazenagem privada de carne de suíno	7
*	Regulamento (CE) n.º 852/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que altera o Regulamento (CE) n.º 1445/95 que estabelece as normas de execução do regime dos certificados de importação e de exportação no sector da carne de bovino	9
	Regulamento (CE) n.º 853/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que fixa a restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos longos B com destino a determinados países terceiros no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1898/2002	11

Regulamento (CE) n.º 854/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que fixa a restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos redondos com destino a determinados países terceiros no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1896/2002	12
Regulamento (CE) n.º 855/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que fixa a restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos médios e longos A com destino a certos países terceiros no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1897/2002	13
Regulamento (CE) n.º 856/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que fixa a subvenção máxima à expedição de arroz descascado de grãos longos B com destino à ilha da Reunião, no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1895/2002 ...	14
Regulamento (CE) n.º 857/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que abre um concurso para atribuição de certificados de exportação do sistema A3 no sector das frutas e produtos hortícolas (tomates, laranjas, limões e maçãs)	15
Regulamento (CE) n.º 858/2003 da Comissão, de 16 de Maio de 2003, relativo à suspensão da pesca do verdinho pelos navios arvorando pavilhão de um Estado-Membro, com excepção da Dinamarca e do Reino Unido	17
★ Directiva 2003/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Abril de 2003, que altera a Directiva 98/18/CE do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros	18
★ Directiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Abril de 2003, relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros ⁽¹⁾	22
★ Directiva 2003/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de Maio de 2003, relativa à promoção da utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis nos transportes	42

II *Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade*

Conselho

2003/354/CE:

- ★ **Decisão do Conselho, de 13 de Maio de 2003, que autoriza a Alemanha a aplicar uma medida derrogatória do artigo 17.º da Sexta Directiva 77/388/CEE relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios**
- 47

Comissão

2003/355/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 9 de Abril de 2003, que altera a Decisão 2003/207/CE relativa a um processo nos termos do artigo 81.º do Tratado CE (Processo COMP/E-3/36 700 — Gases industriais e medicinais) [notificada com o número C(2003) 1180]**
- 49

2003/356/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que altera pela segunda vez a Decisão 2003/289/CE relativa a medidas de protecção contra a gripe aviária na Bélgica ⁽¹⁾ [notificada com o número C(2003) 1688]**
- 51

2003/357/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que altera pela segunda vez a Decisão 2003/290/CE relativa a medidas de protecção contra a gripe aviária nos Países Baixos ⁽¹⁾ [notificada com o número C(2003) 1689]**
- 53

2003/358/CE:

- * **Decisão da Comissão, de 16 de Maio de 2003, relativa a medidas de protecção contra a gripe aviária na Alemanha** ⁽¹⁾ [notificada com o número C(2003) 1690] 55

2003/359/CE:

- * **Decisão da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que estabelece requisitos para a prevenção da gripe aviária nas aves sensíveis de determinados Estados-Membros** ⁽¹⁾ [notificada com o número C(2003) 1691] 59

Aviso — Concurso para a realização do *Jornal Oficial da União Europeia* (ver página 63)

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) N.º 847/2003 DA COMISSÃO**de 16 de Maio de 2003****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3223/94 da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, que estabelece regras de execução do regime de importação dos frutos e dos produtos hortícolas ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1947/2002 ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 3223/94 prevê, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do Uruguay Round, os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros, relativamente aos produtos e períodos que especifica no seu anexo.

- (2) Em aplicação dos supracitados critérios, os valores forfetários de importação devem ser fixados nos níveis constantes em anexo,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 3223/94 são fixados como indicado no quadro constante do anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 17 de Maio de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 337 de 24.12.1994, p. 66.

⁽²⁾ JO L 299 de 1.11.2002, p. 17.

ANEXO

do regulamento da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	052	85,0
	096	49,6
	999	67,3
0707 00 05	052	103,2
	999	103,2
0709 90 70	052	91,2
	999	91,2
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	41,2
	204	41,2
	220	39,8
	388	53,5
	600	53,9
	624	75,2
	999	50,8
0805 50 10	400	53,4
	528	59,9
	999	56,6
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	204	46,5
	388	77,7
	400	98,4
	404	128,4
	508	81,0
	512	78,6
	524	67,5
	528	73,2
	720	106,7
	804	103,0
999	86,1	

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 2020/2001 da Comissão (JO L 273 de 16.10.2001, p. 6). O código «999» representa «outras origens».

REGULAMENTO (CE) N.º 848/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003

que fixa os preços mínimos de venda de manteiga e os montantes máximos de ajuda à nata, à manteiga e à manteiga concentrada no que respeita ao 119.º concurso especial efectuado no âmbito do concurso permanente previsto no Regulamento (CE) n.º 2571/97

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1255/1999 do Conselho, de 17 de Maio de 1999, relativo à organização comum de mercado no sector do leite e dos produtos lácteos ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 509/2002 da Comissão ⁽²⁾ e, nomeadamente, o seu artigo 10.º;

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2571/97 da Comissão, de 15 de Dezembro de 1997, relativo à venda a preço reduzido de manteiga e à concessão de uma ajuda à nata, à manteiga e à manteiga concentrada destinadas ao fabrico de produtos de pastelaria, de gelados alimentares e de outros produtos alimentares ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 635/2000 ⁽⁴⁾, os organismos de intervenção procedem, por concurso, à venda de certas quantidades de manteiga que detêm e à concessão de uma ajuda à nata, à manteiga e à manteiga concentrada. O artigo 18.º do citado regulamento dispõe que, tendo em conta as propostas recebidas para cada concurso especial, é fixado um preço mínimo de venda da manteiga,

bem como um montante máximo da ajuda para a nata, a manteiga e a manteiga concentrada, que podem ser diferenciados segundo o destino, o teor de matéria gorda de manteiga e a via de utilização, ou é decidido não dar seguimento ao concurso. O ou os montantes das garantias de transformação devem ser fixados em conformidade.

- (2) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão do Leite e dos Produtos Lácteos,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Em relação ao 119.º concurso especial no âmbito do concurso permanente previsto pelo Regulamento (CE) n.º 2571/97, os preços mínimos de venda, o montante máximo das ajudas, bem como os montantes das garantias de transformação, são fixados como indicado no quadro constante do anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 17 de Maio de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 160 de 26.6.1999, p. 48.

⁽²⁾ JO L 79 de 22.3.2002, p. 15.

⁽³⁾ JO L 350 de 20.12.1997, p. 3.

⁽⁴⁾ JO L 76 de 25.3.2000, p. 9.

ANEXO

do regulamento da Comissão, de 16 de Maio de 2003, que fixa os preços mínimos de venda da manteiga e os montantes máximos de ajuda à nata, à manteiga e à manteiga concentrada no que respeita ao 119.º concurso especial efectuado no âmbito do concurso permanente previsto no Regulamento (CE) n.º 2571/97

(EUR/100 kg)

Fórmula		A		B	
Via de utilização		Com marcadores	Sem marcadores	Com marcadores	Sem marcadores
Preço mínimo de venda	Manteiga ≥ 82 %	Em natureza	—	—	—
		Concentrada	—	—	—
Garantia de transformação		Em natureza	—	—	—
		Concentrada	—	—	—
Montante máximo da ajuda	Manteiga ≥ 82 %		85	81	85
	Manteiga < 82 %		83	79	—
	Manteiga concentrada		105	101	105
	Nata		—	—	36
Garantia de transformação	Manteiga		94	—	94
	Manteiga concentrada		116	—	116
	Nata		—	—	40

REGULAMENTO (CE) N.º 849/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003

que fixa o preço máximo de compra da manteiga para o 72.º concurso efectuado no âmbito do concurso permanente regido pelo Regulamento (CE) n.º 2771/1999

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1255/1999 do Conselho, de 17 de Maio de 1999, que estabelece a organização comum de mercado no sector do leite e dos produtos lácteos⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 509/2002 da Comissão⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 10.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 2771/1999 da Comissão, de 16 de Dezembro de 1999, que estabelece normas de execução do Regulamento (CE) n.º 1255/1999 do Conselho no referente a medidas de intervenção no mercado da manteiga e da nata⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 359/2003⁽⁴⁾, dispõe que, tendo em conta as propostas recebidas para cada concurso, será fixado um preço máximo de compra em função do preço de intervenção aplicável ou será decidido não dar seguimento ao concurso.

- (2) Atendendo às propostas recebidas, é conveniente fixar o preço máximo de compra no nível referido *infra*.

- (3) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão do Leite e dos Produtos Lácteos,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Para o 72.º concurso efectuado a título do Regulamento (CE) n.º 2771/1999 e cujo prazo de apresentação das propostas terminou em 13 de Maio de 2003, o preço máximo de compra é fixado em 295,38 EUR/100 kg.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 17 de Maio de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão

Franz FISCHLER

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 160 de 26.6.1999, p. 48.

⁽²⁾ JO L 79 de 22.3.2002, p. 15.

⁽³⁾ JO L 333 de 24.12.1999, p. 11.

⁽⁴⁾ JO L 53 de 28.2.2003, p. 17.

REGULAMENTO (CE) N.º 850/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003

que fixa o montante máximo de ajuda à manteiga concentrada para o 291.º concurso especial efectuado no âmbito do concurso permanente previsto no Regulamento (CEE) n.º 429/90

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1255/1999 do Conselho, de 17 de Maio de 1999, relativo à organização comum de mercado no sector do leite e dos produtos lácteos ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 509/2002 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 10.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 429/90 da Comissão, de 20 de Fevereiro de 1990, relativo à concessão por concurso de uma ajuda à manteiga concentrada destinada ao consumo directo na Comunidade ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 124/1999 ⁽⁴⁾, os organismos de intervenção efectuam um concurso permanente com vista à concessão de uma ajuda à manteiga concentrada; o artigo 6.º do referido regulamento prevê que, atendendo às propostas recebidas para cada concurso especial, seja fixado um montante máximo da ajuda para a manteiga concentrada com teor mínimo de matéria gorda de 96 % ou decidido não dar seguimento ao concurso; o montante da garantia de destino deve ser fixado em conformidade.

- (2) Convém fixar, em função das ofertas recebidas, o montante máximo da ajuda ao nível referido a seguir e determinar em consequência a garantia de destino.

- (3) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão do Leite e dos Produtos Lácteos,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Para o 291.º concurso especial no âmbito do concurso permanente previsto pelo Regulamento (CEE) n.º 429/90, o montante máximo da ajuda e o montante da garantia de destino são fixados do seguinte modo:

- | | |
|-----------------------------|-----------------|
| — montante máximo da ajuda: | 105 EUR/100 kg, |
| — garantia de destino: | 116 EUR/100 kg. |

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 17 de Maio de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 160 de 26.6.1999, p. 48.

⁽²⁾ JO L 79 de 22.3.2002, p. 15.

⁽³⁾ JO L 45 de 21.2.1990, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L 16 de 21.1.1999, p. 19.

**REGULAMENTO (CE) N.º 851/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003**

que altera o Regulamento (CEE) n.º 3444/90 que estabelece normas de execução relativas à concessão de ajudas à armazenagem privada de carne de suíno

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2759/75 do Conselho, de 29 de Outubro de 1975, que estabelece a organização comum de mercado no sector da carne de suíno ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1365/2000 ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 7.º do Regulamento (CEE) n.º 3444/90 da Comissão ⁽³⁾, alterado pelo Regulamento (CEE) n.º 3533/93 ⁽⁴⁾, prevê as regras aplicáveis aos prazos de apresentação dos documentos comprovativos para o pagamento da ajuda, mas não prevê disposições para o caso de não ser apresentado qualquer documento comprovativo. Devem ser adoptadas as disposições adequadas.
- (2) O n.º 4 do artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 3444/90 prevê a possibilidade de encurtar o período de armazenagem no caso da exportação dos produtos sob contrato, quer estes beneficiem ou não de uma restituição à exportação. Quando os produtos beneficiam de uma restituição, a prova de exportação é constituída com base nos documentos estabelecidos em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 800/1999 da Comissão, de 15 de Abril de 1999, que estabelece regras comuns de execução do regime das restituições à exportação para os produtos agrícolas ⁽⁵⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 444/2003 ⁽⁶⁾. Para simplificar o seguimento das operações, é conveniente estabelecer um procedimento similar para as provas a apresentar quando os produtos são exportados sem restituição.
- (3) A fim de assegurar um bom funcionamento das ajudas à armazenagem privada introduzidas pelo Regulamento (CE) n.º 2179/2002 da Comissão, de 6 de Dezembro de 2002, relativo às condições especiais de concessão de ajudas à armazenagem privada no sector da carne de suíno ⁽⁷⁾, as alterações propostas devem aplicar-se imediatamente aos contratos celebrados no âmbito do regulamento referido.
- (4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão da Carne de Suíno,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CEE) n.º 3444/90 é alterado do seguinte modo:

1. Ao artigo 7.º é aditado o seguinte n.º 3:

«3. Quando as exigências previstas no n.º 1 não forem respeitadas, não será paga qualquer ajuda a título do contrato em questão e a garantia fica perdida na totalidade relativamente a esse contrato.»
2. No n.º 4 do artigo 9.º, o quarto parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«Para efeitos de aplicação do disposto no presente número, a prova de exportação será apresentada em conformidade com os artigos 7.º e 8.º do Regulamento (CE) n.º 800/1999 para os produtos que beneficiam de uma restituição.

Para os produtos que não beneficiam de uma restituição, a prova de exportação será produzida, nos casos previstos no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 800/1999, através da apresentação do original do exemplar de controlo T5, em conformidade com os artigos 912.ºA a 912.ºC e 912.ºE a 912.ºG do Regulamento (CE) n.º 2454/93. Na casa 107 deste, deve ser aposta, aquando do seu estabelecimento, uma das menções seguintes:

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

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a todas as novas ajudas à armazenagem privada e aos contratos celebrados em aplicação do Regulamento (CE) n.º 2179/2002.

No entanto, o ponto 2 do artigo 1.º só é aplicável às exportações efectuadas a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

⁽¹⁾ JO L 282 de 1.11.1975, p. 1.

⁽²⁾ JO L 156 de 29.6.2000, p. 5.

⁽³⁾ JO L 333 de 30.11.1990, p. 22.

⁽⁴⁾ JO L 321 de 23.12.1993, p. 9.

⁽⁵⁾ JO L 102 de 17.4.1999, p. 11.

⁽⁶⁾ JO L 67 de 12.3.2003, p. 3.

⁽⁷⁾ JO L 331 de 7.12.2002, p. 11.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

**REGULAMENTO (CE) N.º 852/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003**

que altera o Regulamento (CE) n.º 1445/95 que estabelece as normas de execução do regime dos certificados de importação e de exportação no sector da carne de bovino

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1254/1999 do Conselho, de 17 de Maio de 1999, que estabelece a organização comum de mercado no sector da carne de bovino⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2345/2001 da Comissão⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 29.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 29.º do Regulamento (CE) n.º 1254/1999, todas as exportações a partir da Comunidade dos produtos a que se refere o n.º 1, alíneas a) e b), do artigo 1.º podem ser sujeitas à apresentação de um certificado de exportação.
- (2) As negociações sobre a adopção de concessões adicionais, conduzidas no quadro dos acordos europeus entre a Comunidade Europeia e os países associados da Europa Central e Oriental, visam, nomeadamente, liberalizar o comércio dos produtos abrangidos pela organização comum de mercado no sector da carne de bovino.
- (3) No quadro dessas negociações, foi acordado que, para beneficiarem das referidas concessões, os produtos do sector da carne de bovino abrangidos por alguns desses acordos e exportados da Comunidade para aqueles países devem ser acompanhados de uma cópia autenticada do certificado de exportação, no qual figure a menção «Sem restituição». Neste contexto, torna-se necessário estabelecer que os Estados-Membros emitam, aos interessados que o solicitarem, mediante disposições simplificadas, certificados de exportação para os produtos abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 1254/1999 para os quais não seja actualmente previsto um certificado e que se destinem a ser exportados para os países associados da Europa Central e Oriental.
- (4) Dado que os certificados em causa só visam atestar que os produtos exportados não beneficiaram de restituições à exportação, a emissão dos mesmos não estará sujeita à aplicação do n.º 1, quarto parágrafo, do artigo 29.º do Regulamento (CE) n.º 1254/1999, nos termos do qual a emissão dos certificados de exportação está subordinada à constituição de uma garantia que cubra o compro-

misso de exportar durante o prazo de validade do certificado. Por razões de clareza, importa precisar que o n.º 2 do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 1291/2000 da Comissão, de 9 de Junho de 2000, que estabelece normas comuns de execução do regime de certificados de importação, de exportação e de prefixação para os produtos agrícolas⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 325/2003⁽⁴⁾, não se aplica aos referidos certificados.

- (5) Torna-se necessário alterar em conformidade o Regulamento (CE) n.º 1445/95 da Comissão⁽⁵⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 118/2003⁽⁶⁾.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão da Carne de Bovino,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É aditado ao Regulamento (CE) n.º 1445/95 um artigo 7.ºA com a seguinte redacção:

«Artigo 7.ºA

1. A pedido do interessado, os Estados-Membros emitirão, sem demora, certificados de exportação para os produtos de animais da espécie bovina dos códigos NC 0206 10 91, 0206 10 99, 0206 21 00, 0206 22 00, 0206 29 99, 0210 99 59 e ex 1502 00 90 que se destinem a ser exportados para os países associados da Europa Central e Oriental.
2. O período de eficácia desses certificados é fixado em 60 dias e figurará na casa 20 dos mesmos a menção “Sem restituição”.
3. Em derrogação do n.º 3 do artigo 8.º, constará da casa 16 desses certificados o código NC de oito algarismos.
4. As disposições dos artigos 9.º e 13.º não se aplicam aos certificados emitidos no quadro do presente artigo.
5. O n.º 2 do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 1291/2000 não se aplica aos certificados referidos no n.º 1.º.

⁽¹⁾ JO L 160 de 26.6.1999, p. 21.

⁽²⁾ JO L 315 de 1.12.2001, p. 29.

⁽³⁾ JO L 152 de 24.6.2000, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 47 de 21.2.2003, p. 21.

⁽⁵⁾ JO L 143 de 27.6.1995, p. 35.

⁽⁶⁾ JO L 20 de 24.1.2003, p. 3.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no terceiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

REGULAMENTO (CE) N.º 853/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003

que fixa a restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos longos B com destino a determinados países terceiros no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1898/2002

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3072/95 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, que estabelece a organização comum do mercado do arroz ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 411/2002 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 13.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Pelo Regulamento (CE) n.º 1898/2002 da Comissão ⁽³⁾, foi aberto um concurso para a determinação da restituição à exportação de arroz.
- (2) Nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 584/75 da Comissão ⁽⁴⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1948/2002 ⁽⁵⁾, a Comissão pode, com base nas propostas apresentadas, segundo o processo previsto no artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95, decidir sobre a fixação duma restituição máxima à exportação. Para esta fixação devem ser tidos em conta, nomeadamente, os critérios previstos no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95. O concurso será atribuído a todo o concorrente cuja proposta se situe ao nível da restituição máxima à exportação ou a um nível inferior.

(3) A aplicação dos critérios referidos anteriormente à situação actual do mercado do arroz leva a fixar a restituição máxima à exportação no montante referido no artigo 1.º

(4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Cereais,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A restituição máxima à exportação de arroz branqueado B de grãos longos com destino a certos países terceiros é fixada, com base nas propostas apresentadas de 12 a 15 de Maio de 2003, em 295,00 euros/t no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1898/2002.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 17 de Maio de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 329 de 30.12.1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 62 de 5.3.2002, p. 27.

⁽³⁾ JO L 287 de 25.10.2002, p. 11.

⁽⁴⁾ JO L 61 de 7.3.1975, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 299 de 1.11.2002, p. 18.

REGULAMENTO (CE) N.º 854/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003

que fixa a restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos redondos com destino a determinados países terceiros no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1896/2002

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3072/95 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, que estabelece a organização comum do mercado do arroz ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 411/2002 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente o n.º 3 do seu artigo 13.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Pelo Regulamento (CE) n.º 1896/2002 da Comissão ⁽³⁾, foi aberto um concurso para a determinação da restituição à exportação de arroz.
- (2) Nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 584/75 da Comissão ⁽⁴⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1948/2002 ⁽⁵⁾, a Comissão pode, com base nas propostas apresentadas segundo o processo previsto no artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95, decidir sobre a fixação duma restituição máxima à exportação. Para esta fixação devem ser tidos em conta, nomeadamente, os critérios previstos no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95. O concurso será atribuído a todo o concorrente cuja proposta se situe ao nível da restituição máxima à exportação ou a um nível inferior.
- (3) A aplicação dos critérios referidos anteriormente à situação actual do mercado do arroz em questão leva a fixar a restituição máxima à exportação no montante referido no artigo 1.º

(4) Com vista a uma gestão mais equilibrada das quantidades exportadas com restituição, é conveniente fixar um coeficiente de atribuição para as propostas situadas ao nível da restituição máxima.

(5) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Cereais,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos redondos com destino a certos países terceiros é fixada com base das propostas apresentadas, de 12 a 15 de Maio de 2003, em 153,00 EUR/t no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1896/2002.

Artigo 2.º

Para as propostas situadas ao nível da restituição máxima, é fixado um coeficiente de atribuição de 75 %.

Artigo 3.º

O presente regulamento entra em vigor em 17 de Maio de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 329 de 30.12.1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 62 de 5.3.2002, p. 27.

⁽³⁾ JO L 287 de 25.10.2002, p. 5.

⁽⁴⁾ JO L 61 de 7.3.1975, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 299 de 1.11.2002, p. 18.

REGULAMENTO (CE) N.º 855/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003

que fixa a restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos médios e longos A com destino a certos países terceiros no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1897/2002

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3072/95 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, que estabelece a organização comum do mercado do arroz ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 411/2002 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 13.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Pelo Regulamento (CE) n.º 1897/2002 da Comissão ⁽³⁾ foi aberto um concurso para a determinação da restituição à exportação de arroz.
- (2) Nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 584/75 da Comissão ⁽⁴⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1948/2002 ⁽⁵⁾, a Comissão pode, com base nas propostas apresentadas segundo o processo previsto no artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95, decidir sobre a fixação duma restituição máxima à exportação. Para esta fixação devem ser tidos em conta, nomeadamente, os critérios previstos no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95. O concurso será atribuído a todo o concorrente cuja proposta se situe ao nível da restituição máxima à exportação ou a um nível inferior.
- (3) A aplicação dos critérios referidos anteriormente à situação actual do mercado do arroz em questão leva a fixar a restituição máxima à exportação no montante referido no artigo 1.º

(4) Com vista a uma gestão mais equilibrada das quantidades exportadas com restituição, é conveniente fixar um coeficiente de atribuição para as propostas situadas ao nível da restituição máxima.

(5) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Cereais,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos médios e longos A com destino a certos países terceiros é fixada com base das propostas apresentadas, de 12 a 15 de Maio de 2003, em 153,00 euros/t no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1897/2002.

Artigo 2.º

Para as propostas situadas ao nível da restituição máxima, é fixado um coeficiente de atribuição de 75 %.

Artigo 3.º

O presente regulamento entra em vigor em 17 de Maio de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 329 de 30.12.1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 62 de 5.3.2002, p. 27.

⁽³⁾ JO L 287 de 25.10.2002, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L 61 de 7.3.1975, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 299 de 1.11.2002, p. 18.

REGULAMENTO (CE) N.º 856/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003

que fixa a subvenção máxima à expedição de arroz descascado de grãos longos B com destino à ilha da Reunião, no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1895/2002

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3072/95 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, que estabelece a organização comum de mercado do arroz ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 411/2002 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 10.º,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2692/89 da Comissão, de 6 de Setembro de 1989, que estabelece as regras de execução relativas às expedições de arroz para a ilha da Reunião ⁽³⁾, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1453/1999 ⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 9.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1895/2002 da Comissão ⁽⁵⁾ abriu um concurso para a determinação da subvenção à expedição de arroz com destino à ilha da Reunião.
- (2) Nos termos do artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 2692/89, a Comissão pode, com base nas propostas apresentadas e segundo o processo previsto no artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95, decidir a fixação de uma subvenção máxima.

(3) Para essa fixação, devem ser tomados em conta, nomeadamente, os critérios previstos nos artigos 2.º e 3.º do Regulamento (CEE) n.º 2692/89. O concurso é atribuído ao(s) proponente(s) cuja(s) oferta(s) se situe(m) ao nível da subvenção máxima ou a um nível inferior.

(4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Cereais,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É fixada uma subvenção máxima à expedição de arroz descascado de grãos longos B do código NC 1006 20 98 com destino à ilha da Reunião, com base nas propostas apresentadas de 12 a 15 de Maio de 2003, em 302,00 euros/t, no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 1895/2002.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 17 de Maio de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 329 de 30.12.1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 62 de 5.3.2002, p. 27.

⁽³⁾ JO L 261 de 7.9.1989, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L 167 de 2.7.1999, p. 19.

⁽⁵⁾ JO L 287 de 25.10.2002, p. 3.

**REGULAMENTO (CE) N.º 857/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003**

**que abre um concurso para atribuição de certificados de exportação do sistema A3 no sector das
frutas e produtos hortícolas (tomates, laranjas, limões e maçãs)**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2200/96 do Conselho, de 28 de Outubro de 1996, que estabelece a organização comum de mercado no sector das frutas e produtos hortícolas ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 47/2003 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 3, terceiro parágrafo, do seu artigo 35.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1961/2001 da Comissão ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1176/2002 ⁽⁴⁾, estabeleceu as normas de execução das restituições à exportação no sector das frutas e produtos hortícolas.
- (2) Nos termos do n.º 1 do artigo 35.º do Regulamento (CE) n.º 2200/96, na medida do necessário para permitir uma exportação economicamente importante, os produtos exportados pela Comunidade podem ser objecto de uma restituição na exportação, tendo em conta os limites decorrentes dos acordos concluídos em conformidade com o artigo 300.º do Tratado.
- (3) Em conformidade com o n.º 2 do artigo 35.º do Regulamento (CE) n.º 2200/96, é conveniente zelar por que as correntes de trocas comerciais iniciadas anteriormente pelo regime das restituições não sejam perturbadas. Por esse motivo e devido à sazonalidade das exportações de frutas e produtos hortícolas é oportuno fixar as quantidades previstas por produto, com base na nomenclatura dos produtos agrícolas para as restituições na exportação estabelecida pelo Regulamento (CEE) n.º 3846/87 da Comissão ⁽⁵⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 118/2003 ⁽⁶⁾. Essas quantidades devem ser repartidas tendo em conta o carácter mais ou menos perecível dos produtos em causa.
- (4) Nos termos do n.º 4 do artigo 35.º do Regulamento (CE) n.º 2200/96, as restituições devem ser fixadas tendo em consideração a situação e perspectivas de evolução, por um lado, dos preços das frutas e produtos hortícolas no mercado comunitário e das disponibilidades e, por outro lado, dos preços praticados no comércio internacional. Devem também ter-se em conta as despesas de comercialização e de transporte, assim como o aspecto económico das exportações previstas.

- (5) Em conformidade com o n.º 5 do artigo 35.º do Regulamento (CE) n.º 2200/96, os preços do mercado comunitário serão determinados com base nos preços mais vantajosos para a exportação.
- (6) A restituição pode ser, para determinados produtos, diferenciada consoante o destino do produto, sempre que a situação do comércio internacional ou as exigências específicas de alguns mercados o tornem necessário.
- (7) Os tomates, as laranjas, os limões e as maçãs das categorias Extra I e II das normas comunitárias de comercialização podem actualmente ser objecto de exportações economicamente importantes.
- (8) Para tornar possível a utilização mais eficaz dos recursos disponíveis e tendo em conta a estrutura das exportações da Comunidade, é conveniente proceder por meio de concurso e fixar o montante indicativo das restituições e as quantidades previstas para o período em causa.
- (9) O Comité de Gestão das Frutas e Produtos Hortícolas não emitiu parecer no prazo fixado pelo seu presidente,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. É aberto um concurso para a atribuição de certificados de exportação do sistema A3. Os produtos em causa, o prazo para entrega das propostas, as taxas de restituição indicativas e as quantidades previstas são fixados em anexo.
2. Os certificados emitidos a título de ajuda alimentar, referidos no artigo 14.º-A do Regulamento (CE) n.º 1291/2000 da Comissão ⁽⁷⁾, não são imputados às quantidades elegíveis referidas no anexo do presente regulamento.
3. Sem prejuízo da aplicação do disposto no n.º 6 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1961/2001, o período de eficácia dos certificados de tipo A3 é de dois meses.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 3 de Junho de 2003.

⁽¹⁾ JO L 297 de 21.11.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 7 de 11.1.2003, p. 64.

⁽³⁾ JO L 268 de 9.10.2001, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L 170 de 29.6.2002, p. 69.

⁽⁵⁾ JO L 366 de 24.12.1987, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 20 de 24.1.2003, p. 3.

⁽⁷⁾ JO L 152 de 24.6.2000, p. 1.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão
 Franz FISCHLER
Membro da Comissão

ANEXO

do Regulamento (CE) n.º 857/2003 da Comissão de que abre um concurso para atribuição de certificados de exportação do sistema A3 no sector das frutas e produtos hortícolas (tomates, laranjas, limões e maçãs)

Prazo para entrega das propostas: de 3 a 5 de Junho de 2003.

Código dos produtos ⁽¹⁾	Destino ⁽²⁾	Montante das restituições indicativo (em euros/t líquidas)	Quantidades previstas (em toneladas)
0702 00 00 9100	F08	20	7 154
0805 10 10 9100 0805 10 30 9100 0805 10 50 9100	F00	19	6 481
0805 50 10 9100	F00	14	6 958
0808 10 20 9100 0808 10 50 9100 0808 10 90 9100	F09	9	2 923

⁽¹⁾ Os códigos dos produtos são definidos no Regulamento (CEE) n.º 3846/87 da Comissão (JO L 366 de 24.12.1987, p. 1).

⁽²⁾ Os códigos dos destinos série «A» são definidos no anexo II do Regulamento (CEE) n.º 3846/87.

Nota: Os códigos dos produtos são definidos no Regulamento (CE) n.º 2020/2001 da Comissão (JO L 273 de 16.10.2001, p. 6).

Os outros destinos são assim definidos:

F00: Todos os destinos, com excepção da Estónia.

F03: Todos os destinos, com excepção da Suíça e da Estónia.

F04: Hong Kong, Singapura, Malásia, Sri Lanca, Indonésia, Tailândia, Taiwan, Papuásia-Nova Guiné, Laos, Cambodja, Viet Name, Japão, Uruguai, Paraguai, Argentina, México, Costa Rica.

F08: Todos os destinos, com excepção da Eslováquia, da Letónia, da Lituânia, da Bulgária e da Estónia.

F09: Os destinos seguintes:

— Noruega, Islândia, Groenlândia, Ilhas Faroé, Polónia, Hungria, Ruménia, Albânia, Bósnia-Herzegóvina, Croácia, Eslovénia, antiga República jugoslava da Macedónia, Jugoslávia (Sérvia e Montenegro), Malta, Arménia, Azerbaijão, Bielorrússia, Geórgia, Cazaquistão, Quirguizistão, Moldávia, Rússia, Tajiquistão, Turquemenistão, Uzbequistão, Ucrânia, Arábia Saudita, Barém, Catar, Omã, Emiratos Árabes Unidos (Abu Dhabi, Dubai, Charja, Adjman, Umm al-Qi'wayn, Ras al-Khaima e Fudjaira), Koweit, Iémon, Síria, Irão, Jordânia, Bolívia, Brasil, Venezuela, Peru, Panamá, Equador e Colômbia;

— países e territórios de África, com exclusão da África do Sul,

— destinos referidos n.ºs artigos 36º, 44º e 45º do Regulamento (CE) n.º 800/1999 (JO L 102 de 17.4.1999, p. 11).

REGULAMENTO (CE) N.º 858/2003 DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003

relativo à suspensão da pesca do verdinho pelos navios arvorando pavilhão de um Estado-Membro,
com excepção da Dinamarca e do Reino Unido

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2847/93 do Conselho, de 12 de Outubro de 1993, que institui um regime de controlo aplicável à política comum das pescas ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2846/98 ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 21.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 2431/2002 do Conselho, de 20 de Dezembro de 2002, que fixa, para 2003, em relação a determinadas unidades populacionais de peixes ou grupos de unidades populacionais de peixes, as possibilidades de pesca e as respectivas condições aplicáveis nas águas comunitárias e, para os navios comunitários, nas águas em que são necessárias limitações de capturas ⁽³⁾, estabelece quotas de verdinho para 2003.
- (2) Para assegurar o respeito das disposições relativas às limitações quantitativas das capturas de uma unidade populacional submetida a quota, é necessário que a Comissão fixe a data em que se considera que as capturas efectuadas por navios arvorando pavilhão de um Estado-Membro esgotaram a quota atribuída.
- (3) De acordo com as informações comunicadas à Comissão, as capturas de verdinho nas águas da zona CIEM Vb (águas das ilhas Faroé), efectuadas por navios

arvorando pavilhão de um Estado-Membro ou registados num Estado-Membro, com excepção da Dinamarca e do Reino Unido, atingiram a quota atribuída,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Considera-se que as capturas de verdinho nas águas da zona CIEM Vb (águas das ilhas Faroé), efectuadas por navios arvorando pavilhão de um Estado-Membro ou registados num Estado-Membro, com excepção da Dinamarca e do Reino Unido, esgotaram a quota atribuída aos Estados-Membros para 2003.

É proibida a pesca de verdinho nas águas da zona CIEM Vb (águas das ilhas Faroé), efectuada por navios arvorando pavilhão de um Estado-Membro ou registados num Estado-Membro, com excepção da Dinamarca e do Reino Unido, assim como a manutenção a bordo, o transbordo e o desembarque desta unidade populacional capturada pelos referidos navios após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão

Jörgen HOLMQUIST

Director-Geral da Pesca

⁽¹⁾ JO L 261 de 20.10.1993, p. 1.

⁽²⁾ JO L 358 de 31.12.1998, p. 5.

⁽³⁾ JO L 356 de 31.12.2002, p. 12.

DIRECTIVA 2003/24/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 14 de Abril de 2003****que altera a Directiva 98/18/CE do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros ⁽⁴⁾ introduz um nível uniforme de segurança de pessoas e bens nos navios de passageiros e embarcações de passageiros de alta velocidade novos e existentes que efectuam viagens domésticas e estabelece procedimentos para a negociação no plano internacional, tendo em vista a harmonização das regras aplicáveis aos navios de passageiros que efectuam viagens internacionais.
- (2) A definição das zonas marítimas é fundamental para se determinar a aplicação da Directiva 98/18/CE às várias classes de navios de passageiros. A directiva prevê um procedimento de publicação das listas das zonas marítimas, que veio a revelar-se de difícil aplicação. É, por conseguinte, necessário estabelecer um procedimento funcional e transparente, que permita o controlo efectivo da aplicação da directiva.
- (3) Para harmonizar o nível de segurança aplicável aos navios de passageiros na Comunidade, deverá ser revogada a derrogação concedida à Grécia relativamente ao calendário de aplicação das prescrições de segurança.
- (4) A Directiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Abril de 2003, relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros ⁽⁵⁾ introduz disposições de estabilidade reforçadas para os navios ro-ro de passageiros que efectuam serviços internacionais com partida ou destino num porto da Comunidade; esta medida reforçada deverá igualmente aplicar-se a determinadas categorias de navios que efectuam serviços domésticos em condições

de mar semelhantes. O incumprimento dessas prescrições de estabilidade poderá justificar a retirada de serviço de navios ro-ro de passageiros após um determinado número de anos de exploração.

- (5) Dadas as modificações estruturais de que poderão necessitar os navios ro-ro de passageiros existentes para obedecerem às prescrições específicas de estabilidade, estas deverão ser introduzidas gradualmente, a fim de dar à parte afectada do sector tempo suficiente para se adaptar; para o efeito, dever-se-á prever um calendário de adaptação para os navios existentes. Esse calendário não deverá prejudicar a aplicação das prescrições nas áreas abrangidas pelos anexos do Acordo de Estocolmo de 28 de Fevereiro de 1996.
- (6) É necessário ter em consideração as alterações introduzidas nos instrumentos internacionais pertinentes, tais como as convenções, protocolos, códigos e resoluções da Organização Marítima Internacional (OMI) e agir nesse sentido de forma flexível e rápida.
- (7) Por força da Directiva 98/18/CE, o código das embarcações de alta velocidade (código HSC) constante da Resolução MSC 36 (63) do Comité de Segurança Marítima da OMI, de 20 de Maio de 1994, é aplicável a todas as embarcações de passageiros de alta velocidade que efectuam serviços domésticos. Em 5 de Dezembro de 2000, a OMI adoptou um novo código relativo a estas embarcações, denominado código internacional para a segurança das embarcações de alta velocidade de 2000 (código HSC 2000), constante da Resolução MSC 97 (73) do Comité de Segurança Marítima da OMI, aplicável a todas as embarcações de alta velocidade construídas em ou após 1 de Julho de 2002. É importante assegurar que a Directiva 98/18/CE possa ser actualizada de modo flexível, por forma a que estas novas regras internacionais se apliquem igualmente às embarcações de passageiros de alta velocidade que efectuam serviços domésticos.
- (8) É conveniente aplicar medidas apropriadas, a fim de oferecer um acesso seguro às pessoas com mobilidade reduzida que viajam em navios de passageiros e embarcações de passageiros de alta velocidade que operam no serviço doméstico nos Estados-Membros.

⁽¹⁾ JO C 20 E de 28.1.2003, p. 51.

⁽²⁾ Parecer emitido em 11 de Dezembro de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 7 de Novembro de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 17 de Março de 2003.

⁽⁴⁾ JO L 144 de 15.5.1998, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 324 de 29.11.2002, p. 53).

⁽⁵⁾ Ver página 22 do presente Jornal Oficial.

- (9) Sendo assim, a Directiva 98/18/CE deve ser alterada nesse sentido,

as disposições constantes dos artigos 6.º, 8.º e 9.º da Directiva 2003/25/CE até 1 de Outubro de 2010, salvo se forem retirados de serviço nessa data ou em data ulterior, quando atinjam os 30 anos de idade, e, em qualquer caso, o mais tardar até 1 de Outubro de 2015.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 98/18/CE é alterada do seguinte modo:

1. Ao artigo 2.º são aditadas as alíneas seguintes:

- «e a) “Navio ro-ro de passageiro”, um navio que transporte mais de 12 passageiros e com porões de carga ro-ro ou áreas de categoria especial, conforme definidos na regra II-2/A/2 da Convenção SOLAS de 1974 e respectivas alterações, constante do anexo I;»
- «h a) “Idade”, a idade do navio, expressa em número de anos após a data de entrega;»
- «w) “Passageiro com mobilidade reduzida”, qualquer pessoa que tenha dificuldades particulares na utilização dos transportes públicos, incluindo as pessoas de idade, as pessoas com deficiências sensoriais e os utilizadores de cadeiras de rodas, as mulheres grávidas e as pessoas que acompanhem crianças pequenas.»

2. O n.º 2 do artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. Cada Estado-Membro deve:

- a) Elaborar e actualizar, sempre que necessário, a lista de zonas marítimas sob sua jurisdição, delimitando as zonas de exploração ao longo do ano, ou, quando apropriado, limitada a períodos restritos, das diferentes classes de navios, utilizando os critérios de classificação estabelecidos no n.º 1;
- b) Publicar essa lista numa base de dados disponível no sítio internet da autoridade marítima competente;
- c) Notificar a Comissão da localização da referida informação, bem como as eventuais alterações à lista.»

3. São aditados os seguintes artigos:

«Artigo 6.ºA

Prescrições de estabilidade e retirada de serviço de navios ro-ro de passageiros

1. Os navios ro-ro de passageiros das classes A, B, e C, cuja quilha esteja assente ou se encontrem em fase de construção equivalente em ou após 1 de Outubro de 2004 devem satisfazer as disposições constantes dos artigos 6.º, 8.º e 9.º da Directiva 2003/25/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Abril de 2003, relativa às prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros (*).

2. Os navios ro-ro de passageiros das classes A e B cuja quilha esteja assente ou se encontrem em fase de construção equivalente antes de 1 de Outubro de 2004 devem satisfazer

Artigo 6.ºB

Prescrições de segurança em benefício das pessoas com mobilidade reduzida

1. Os Estados-Membros devem assegurar-se de que serão tomadas as medidas adequadas, com base, sempre que possível, nas orientações constantes do anexo III, para garantir o acesso seguro das pessoas com mobilidade reduzida a todos os navios de passageiros das classes A, B, C e D e a todas as embarcações de passageiros de alta velocidade, utilizados para o transporte público, cuja quilha esteja assente ou se encontrem em fase de construção equivalente em ou após 1 de Outubro de 2004.

2. Os Estados-Membros devem cooperar com e consultar as organizações representativas das pessoas com mobilidade reduzida sobre a aplicação das orientações do anexo III.

3. Para efeitos de modificação dos navios de passageiros das classes A, B, C e D e das embarcações de passageiros de alta velocidade, utilizados para o transporte público, cuja quilha esteja assente ou se encontrem em fase de construção equivalente antes de 1 de Outubro de 2004, os Estados-Membros deverão aplicar as orientações do anexo III, na medida em que tal seja razoável e possível do ponto de vista económico.

Os Estados-Membros devem elaborar um plano de acção nacional sobre a aplicação das orientações a esses navios e embarcações. Os Estados-Membros comunicarão esse plano à Comissão, o mais tardar até 17 de Maio de 2005.

4. Os Estados-Membros devem informar a Comissão, o mais tardar até 17 de Maio de 2006, sobre a aplicação do presente artigo a todos os navios de passageiros a que é feita referência no n.º 1, aos navios de passageiros a que é feita referência no n.º 3 certificados para o transporte de mais de 400 passageiros e a todas as embarcações de passageiros de alta velocidade.

(*) JO L 123 de 17.5.2003, p. 22.»

4. É aditado o anexo constante do anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

A alínea g) do n.º 3 do artigo 6.º da Directiva 98/18/CE é revogada, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2005.

Artigo 3.º

Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 17 de Novembro de 2004. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades de execução serão adoptadas pelos Estados-Membros.

Artigo 4.º

A presente directiva entrará em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 5.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito no Luxemburgo, em 14 de Abril de 2003.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

O Presidente

A. GIANNITSIS

ANEXO

«ANEXO III

ORIENTAÇÕES RELATIVAS ÀS PRESCRIÇÕES DE SEGURANÇA APLICÁVEIS AOS NAVIOS DE PASSAGEIROS E EMBARCAÇÕES DE PASSAGEIROS DE ALTA VELOCIDADE EM BENEFÍCIO DAS PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA

(conforme referido no artigo 6.ºB)

Ao aplicar as orientações constantes do presente anexo, os Estados-Membros observarão o disposto na circular da OMI MSC/735, de 24 de Junho de 1996, intitulada "Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons needs" ("Recomendação relativa à concepção e à operação dos navios de passageiros no sentido de responder às necessidades das pessoas de idade ou com deficiências").

1. Acesso ao navio

Os navios devem ser construídos e equipados de tal forma que as pessoas com mobilidade reduzida possam embarcar e desembarcar facilmente e em segurança, e que tenham acesso garantido às diferentes cobertas, quer pelos seus próprios meios, quer utilizando rampas, elevadores ou ascensores. A sinalização desses acessos deverá ser colocada nos restantes locais de acesso ao navio, bem como em todos os locais adequados no navio.

2. Sinalética

A sinalética destinada aos passageiros utilizada a bordo do navio deverá ser acessível e de fácil leitura para as pessoas com mobilidade reduzida (incluindo pessoas com deficiências sensoriais), bem como ser colocada nos pontos estratégicos do percurso.

3. Meios de comunicação de mensagens

O navio deverá dispor de meios de bordo que permitam ao operador emitir mensagens visuais e verbais, nomeadamente sobre atrasos, mudanças de horários e serviços a bordo, destinadas às pessoas com diferentes tipos de mobilidade reduzida.

4. Alarme

O sistema de alarme deve ser concebido de forma a ser acessível a todos os passageiros e a alertar todos os passageiros com mobilidade reduzida, incluindo pessoas com deficiências sensoriais ou dificuldades de compreensão. Deverá haver botões de alarme/chamada concebidos de tal forma que sejam acessíveis aos passageiros com mobilidade reduzida.

5. Prescrições adicionais para assegurar a mobilidade dentro do navio

Os corrimãos, corredores e passagens, portas e vãos de porta deverão permitir a circulação de pessoas em cadeiras de rodas. Os elevadores, pavimentos dos veículos, salões, alojamentos e instalações sanitárias deverão ser concebidos por forma a serem acessíveis de forma razoável e proporcionada às pessoas com mobilidade reduzida.»

DIRECTIVA 2003/25/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 14 de Abril de 2003
relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros
(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Devem ser tomadas novas medidas no quadro da política comum dos transportes, a fim de reforçar a segurança do transporte marítimo de passageiros.
- (2) A Comunidade deseja evitar, por todos os meios adequados, os acidentes com navios ro-ro de passageiros e a perda de vidas humanas que deles resulta.
- (3) A capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro de passageiros após avaria por colisão, determinada pela regra de estabilidade em avaria aplicada, é um factor essencial para a segurança dos passageiros e tripulantes e particularmente relevante para as operações de busca e salvamento; a maior ameaça para a estabilidade de um navio ro-ro de passageiros com um pavimento ro-ro fechado em caso de avaria por colisão reside no efeito da acumulação de um volume significativo de água nesse pavimento.
- (4) As pessoas que utilizam navios ro-ro de passageiros na Comunidade e as tripulações desses navios devem ter o direito de exigir um mesmo nível elevado de segurança, qualquer que seja a zona em que o navio opere.
- (5) Dada a importância do transporte marítimo de passageiros no mercado interno, a acção a nível comunitário é a maneira mais eficaz de estabelecer, em toda a Comunidade, um nível mínimo comum de segurança para os navios.
- (6) A acção a nível da Comunidade é a maneira mais eficaz de assegurar a aplicação harmonizada dos princípios acordados no âmbito da Organização Marítima Interna-

cional (OMI), evitando assim distorções da concorrência entre os operadores dos navios ro-ro de passageiros que operam na Comunidade.

- (7) As prescrições gerais de estabilidade em avaria para os navios ro-ro de passageiros foram estabelecidas a nível internacional pela Conferência para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS 90) e incluídas na regra II-1/B/8 da Convenção SOLAS (regras SOLAS 90); estas prescrições são aplicáveis em toda a Comunidade à luz da aplicação directa da Convenção SOLAS no que se refere às viagens internacionais e da aplicação da Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, no que se refere às viagens domésticas ⁽⁴⁾.
- (8) A regra SOLAS 90 de estabilidade em avaria considera implicitamente o efeito do embarque de água no pavimento ro-ro em condições de mar em que a altura significativa de vaga é da ordem de 1,5 m.
- (9) A Resolução 14 de 1995 da OMI, adoptada na Conferência SOLAS, prevê a possibilidade de os membros da OMI celebrarem acordos regionais, se considerarem que as condições de mar prevalentes e outras condições locais exigem prescrições de estabilidade específicas numa zona determinada.
- (10) Oito países do Norte da Europa, sete dos quais são Estados-Membros, acordaram em Estocolmo, em 28 de Fevereiro de 1996, introduzir uma regra de estabilidade em avaria mais estrita para os navios ro-ro de passageiros, a fim de ter em conta o efeito da acumulação de água no pavimento ro-ro e permitir que o navio sobreviva em condições de mar mais desfavoráveis que as consideradas pela regra SOLAS 90, com uma altura significativa de vaga até 4 m.
- (11) O referido acordo, conhecido por «Acordo de Estocolmo», associa directamente a regra específica de estabilidade à zona marítima em que o navio opera e, mais concretamente, à altura significativa de vaga registada na zona de operação; a altura significativa de vaga na zona em que o navio opera determina a altura da água que se introduza no convés dos veículos na sequência de avaria accidental.

⁽¹⁾ JO C 20 E de 28.1.2003, p. 21.

⁽²⁾ Parecer emitido em 11 de Dezembro de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 7 de Novembro de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 17 de Março de 2003.

⁽⁴⁾ JO L 144 de 15.5.1998, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 324 de 29.11.2002, p. 53).

- (12) Por ocasião do encerramento da conferência em que o Acordo de Estocolmo foi aprovado, a Comissão assinalou que o acordo não era aplicável noutras partes da Comunidade e anunciou a sua intenção de proceder a uma análise das condições locais prevalentes nas águas europeias em que navegam navios ro-ro de passageiros e lançar as iniciativas que se mostrassem adequadas.
- (13) O Conselho fez uma declaração para a acta da sua 2074.ª sessão, de 17 de Março de 1998, sublinhando a necessidade de se assegurar o mesmo nível de segurança para todos os *ferries* de passageiros que operem em condições similares, quer efectuem viagens internacionais, ou viagens domésticas.
- (14) Na sua resolução, de 5 de Outubro de 2000, sobre o naufrágio do *ferry-boat* grego «Express Samina»⁽¹⁾, o Parlamento Europeu declarava expressamente aguardar a avaliação da Comissão sobre a eficácia do Acordo de Estocolmo e outras medidas para melhorar a estabilidade e a segurança dos navios de passageiros.
- (15) Um estudo efectuado por peritos para a Comissão concluiu serem os valores da altura de vaga nas águas do Sul da Europa similares aos registados no Norte. Embora as condições meteorológicas possam ser em geral mais favoráveis no Sul, a regra de estabilidade determinada no contexto do Acordo de Estocolmo baseia-se unicamente no parâmetro «altura significativa de vaga» e na influência deste na acumulação de água no pavimento ro-ro.
- (16) A aplicação de regras de segurança comunitárias em matéria de estabilidade dos navios ro-ro de passageiros é essencial para a segurança destes navios e deve integrar o quadro comum de segurança marítima.
- (17) Para reforçar a segurança e evitar distorções da concorrência, as regras comuns de segurança em matéria de estabilidade deverão aplicar-se a todos os navios ro-ro de passageiros, qualquer que seja o seu pavilhão, que efectuem serviços regulares internacionais com partida ou destino nos portos dos Estados-Membros.
- (18) A segurança dos navios é, em primeiro lugar, da competência dos Estados de pavilhão, pelo que cada Estado-Membro deverá assegurar o respeito das prescrições de segurança aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros que arvoram o seu pavilhão.
- (19) Os Estados-Membros deverão igualmente ser considerados na sua qualidade de Estados de acolhimento; as competências exercidas nessa qualidade têm por base competências específicas do Estado do porto plenamente consentâneas com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (UNCLOS).
- (20) As prescrições específicas de estabilidade introduzidas pela presente directiva deverão basear-se num método que, tal como consta dos anexos ao Acordo de Estocolmo, calcule a altura da água introduzida no pavimento ro-ro na sequência de avaria por colisão, em função de dois parâmetros fundamentais: o bordo livre residual do navio e a altura significativa de vaga na zona marítima em que o navio opera.
- (21) Os Estados-Membros deverão determinar e publicar as alturas significativas de vaga nas zonas marítimas atravessadas pelos navios ro-ro de passageiros que operem em serviço regular rumo aos seus portos ou deles provenientes. No caso das rotas internacionais, essas alturas deverão ser estabelecidas, sempre que aplicável e possível, por acordo entre os Estados em que se inicia e termina a rota; podem igualmente ser determinadas alturas significativas de vaga para a exploração sazonal nas mesmas zonas marítimas.
- (22) Cada navio ro-ro de passageiros que efectue viagens que se insiram no âmbito de aplicação da presente directiva deverá satisfazer as prescrições de estabilidade correspondentes às alturas significativas de vaga determinadas para a respectiva zona de operação e dispor de um certificado de conformidade emitido pela administração do Estado-Membro de pavilhão, o qual deverá ser reconhecido por todos os outros Estados-Membros.
- (23) A regra SOLAS 90 proporciona aos navios que operam em zonas em que a altura significativa de vaga é igual ou inferior a 1,5 m um nível de segurança equivalente ao assegurado pelas prescrições específicas de estabilidade estabelecidas pela presente directiva.
- (24) Dadas as modificações estruturais de que poderão necessitar os navios ro-ro de passageiros existentes para satisfazerem as prescrições específicas de estabilidade, estas deverão ser introduzidas gradualmente a fim de dar à parte afectada do sector tempo suficiente para se adaptar; para esse efeito deverá prever-se um calendário de adaptação para os navios existentes. Este calendário de adaptação não deverá prejudicar a aplicação das prescrições nas áreas abrangidas pelos anexos do Acordo de Estocolmo.
- (25) O n.º 1, alínea e), do artigo 4.º da Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries* ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade⁽²⁾, determina que os Estados anfitriões deverão verificar se os *ferries* de passageiros ro-ro e as embarcações de passageiros de alta velocidade observam as prescrições específicas de estabilidade aprovadas a nível regional e transpostas para a sua legislação nacional, sempre que tais navios efectuem um serviço abrangido por essa legislação nacional na região em questão.

(1) JO C 178 de 22.6.2001, p. 288.

(2) JO L 138 de 1.6.1999, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

- (26) Não deverá exigir-se que as embarcações de passageiros de alta velocidade, tal como definidas na regra 1 do capítulo X da Convenção SOLAS alterada, observem o disposto na presente directiva, desde que cumpram integralmente as cláusulas do «Código Internacional OMI, para a segurança das embarcações de alta velocidade», alterado.
- (27) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (28) Atendendo a que os objectivos da acção proposta, nomeadamente salvaguardar a vida humana no mar reforçando a capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro de passageiros em caso de avaria, não podem ser cabalmente realizados pelos Estados-Membros, sendo melhor conseguidos ao nível comunitário devido à escala e efeitos da acção, a Comunidade pode tomar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não vai além do necessário para se atingir aquele objectivo,
- d) «Passageiro», qualquer pessoa, excepto o comandante, os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo de um navio em serviços nesse navio e as crianças de idade inferior a um ano;
- e) «Convenções internacionais», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS) e a Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966, bem como os respectivos protocolos e alterações em vigor;
- f) «Serviço regular», uma série de trajectos de navios ro-ro de passageiros efectuados por forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais portos,
- i) Quer de acordo com um horário publicado;
- ii) Quer com trajectos tão regulares ou frequentes, que constituam uma série manifestamente sistemática;
- g) «Acordo de Estocolmo», o acordo celebrado em Estocolmo, em 28 de Fevereiro de 1996, ao abrigo da Resolução 14, «Regional Agreements on Specific Stability Requirements for ro-ro Passenger Ships», da Conferência SOLAS 95, adoptada em 29 de Novembro de 1995;
- h) «Administração do Estado de bandeira», as autoridades competentes do Estado cujo pavilhão o navio ro-ro de passageiros está autorizado a arvorar;
- i) «Estado de acolhimento», um Estado-Membro de ou para cujos portos um navio ro-ro de passageiros efectua um serviço regular;
- j) «Viagem internacional», uma viagem por mar de um porto de um Estado-Membro para um porto situado fora desse Estado-Membro ou vice-versa;
- k) «Prescrições específicas de estabilidade», as prescrições de estabilidade estabelecidas no anexo I;
- l) «Altura significativa de vaga» ou «(h_s)», o valor médio do terço superior das alturas de vaga medidas num determinado intervalo de tempo;
- m) «Bordo livre residual» ou «(f)», a distância mínima, na vertical, entre o pavimento ro-ro avariado e a linha de flutuação final na zona da avaria, sem ter conta o efeito da água do mar acumulada no pavimento ro-ro avariado.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivo

O objectivo da presente directiva é estabelecer um nível uniforme de prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros, que aumentem a capacidade de sobrevivência deste tipo de navios em caso de avaria por colisão e proporcionem um nível de segurança elevado aos passageiros e tripulantes.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Navio ro-ro de passageiros», um navio que transporte mais de 12 passageiros e disponha de porões de carga ro-ro ou de áreas de categoria especial, tal como definidos na Regra II-2/3 da Convenção SOLAS de 1974, alterada;
- b) «Navio novo», um navio cuja quilha esteja assente ou que se encontre em fase de construção equivalente em ou após 1 de Outubro de 2004. Por fase de construção equivalente entende-se a fase em que:
- i) Se inicia a construção identificável com um navio específico; e
- ii) Começou a montagem desse navio, compreendendo pelo menos 50 toneladas ou 1 % da massa estimada de todos os elementos estruturais, consoante o que for menor;
- c) «Navio existente», um navio que não é um navio novo;

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos navios ro-ro de passageiros, qualquer que seja o seu pavilhão, que efectuem serviços regulares internacionais com partida ou destino num porto de um Estado-Membro.
2. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado de acolhimento, deve assegurar que os navios ro-ro de passageiros que arvoram pavilhão de um Estado terceiro satisfazem plenamente as prescrições da presente directiva antes de os autorizar a efectuarem viagens de ou para os seus portos, nos termos do artigo 4.º da Directiva 1999/35/CE.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

*Artigo 4.º***Alturas significativas de vaga**

Para determinar a altura da água acumulada no convés dos veículos para efeitos da aplicação dos requisitos específicos de estabilidade constante do anexo I, utilizar-se-ão as alturas significativas de vaga (h_s). Os valores da altura significativa de vaga serão aqueles cuja probabilidade de serem excedidos é igual ou inferior a 10 % no período de um ano.

*Artigo 5.º***Zonas marítimas**

1. Os Estados de acolhimento estabelecerão, o mais em 17 de Maio de 2004, a lista das zonas marítimas atravessadas pelos navios ro-ro de passageiros que operem em serviço regular rumo aos seus portos ou deles provenientes, bem como os correspondentes valores da altura significativa de vaga nessas áreas.

2. As zonas marítimas e os valores da altura significativa de vaga nelas aplicáveis serão definidos por acordo entre os Estados-Membros ou, sempre que aplicável ou possível, o Estado-Membro e o país terceiro em que se inicia e termina a rota. Caso a rota de um navio cruze mais de uma zona marítima, o navio deverá satisfazer as prescrições específicas de estabilidade correspondentes ao mais alto valor de altura significativa de vaga identificado para aquelas zonas.

3. A lista acima referida será comunicada à Comissão e publicada numa base de dados de acesso público, a qual deverá estar disponível no sítio internet da autoridade marítima competente. A localização dessa informação, bem como as eventuais actualizações da lista e os motivos que as determinaram, serão igualmente comunicados à Comissão.

*Artigo 6.º***Prescrições específicas de estabilidade**

1. Sem prejuízo das prescrições da regra II-1/B/8 da Convenção SOLAS (regra SOLAS 90) relativas à compartimentação estanca e à estabilidade em condições de avaria, todos os navios ro-ro de passageiros a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º deverão satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no anexo I da presente directiva.

2. Relativamente aos navios ro-ro de passageiros que operem exclusivamente em zonas marítimas em que a altura significativa de vaga é igual ou inferior a 1,5 metros, a aplicação das prescrições da regra a que se refere o n.º 1 será considerada equivalente à aplicação das prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no anexo I.

3. Ao aplicarem as prescrições estabelecidas no anexo I, os Estados-Membros deverão fazer uso das orientações constantes do anexo II, na medida do que for possível e compatível com a configuração do navio considerado.

*Artigo 7.º***Introdução das prescrições específicas de estabilidade**

1. Os navios ro-ro de passageiros novos devem satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no anexo I.

2. Os navios ro-ro de passageiros existentes, com excepção dos abrangidos pelo n.º 2 do artigo 6.º, devem satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no anexo I até 1 de Outubro de 2010, o mais tardar.

Os navios ro-ro de passageiros existentes em 17 de Maio de 2003 que, à data de aprovação da presente directiva, forem conformes com os requisitos da regra a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º, deverão obedecer às prescrições específicas de estabilidade constantes do anexo I da presente directiva, o mais tardar até 1 de Outubro de 2015.

3. As disposições do presente artigo não prejudicam o n.º 1, alínea e), do artigo 4.º, da Directiva 1999/35/CE.

*Artigo 8.º***Certificados**

1. Todos os navios ro-ro de passageiros novos e existentes que arvoem pavilhão de um Estado-Membro devem dispor de um certificado que ateste que satisfazem as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no artigo 6.º e no anexo I.

O referido certificado, que será emitido pela administração do Estado de bandeira e poderá ser combinado com outros certificados afins, deve indicar a altura significativa de vaga até à qual se pode considerar que o navio satisfaz as prescrições específicas de estabilidade.

O certificado permanecerá válido enquanto o navio operar numa zona cujo valor seja igual ou inferior à altura significativa de vaga.

2. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado de acolhimento, deve reconhecer os certificados emitidos por outro Estado-Membro ao abrigo da presente directiva.

3. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado de acolhimento, deve aceitar os certificados emitidos por um país terceiro que atestem que um navio satisfaz as prescrições específicas de estabilidade exigidas.

*Artigo 9.º***Exploração sazonal e de curta duração**

1. Uma companhia de navegação que preste serviços regulares todo o ano e deseje explorar nesses serviços, por um período de menor duração, navios ro-ro de passageiros suplementares, deve comunicar esse facto à autoridade competente do Estado ou Estados de acolhimento o mais tardar um mês antes de se iniciar a exploração dos referidos navios suplementares nesses serviços. Todavia, sempre que, na sequência de circunstâncias imprevistas, seja necessário introduzir rapidamente um navio ro-ro de passageiros em substituição de outro para assegurar a continuidade do serviço, será aplicável a Directiva 1999/35/CE.

2. Caso uma companhia de navegação deseje efectuar sazonalmente serviços regulares durante um curto período não superior a seis meses por ano, deve comunicá-lo à autoridade competente do Estado ou Estados de acolhimento o mais tardar três meses antes do início desses serviços.

3. Caso essa exploração sazonal se efectue em condições em que a altura significativa de vaga é menor que a estabelecida para a mesma zona marítima para a exploração todo o ano, a autoridade competente pode utilizar o valor da altura significativa de vaga aplicável a esse curto período para determinar a altura da água no convés para efeitos da aplicação dos requisitos específicos de estabilidade constantes do anexo I. O valor da altura significativa de vaga aplicável a esse período curto será acordado entre os Estados-Membros ou, sempre que aplicável e possível, entre o Estado-Membro e o país terceiro em que se inicia e termina a rota.

4. Os navios ro-ro de passageiros cuja exploração, na acepção dos n.ºs 1 e 2, recebeu o acordo da autoridade competente do Estado ou Estados de acolhimento devem dispor de um certificado de conformidade com as disposições da presente directiva, conforme previsto no n.º 1 do artigo 8.º

Artigo 10.º

Adaptações

Os anexos poderão ser alterados, segundo o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 11.º, a fim de ter em conta os desenvolvimentos registados a nível internacional, e, nomeadamente no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), e reforçar a eficácia da presente directiva à luz da experiência adquirida e do progresso técnico.

Artigo 11.º

Comité

1. A Comissão será assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios, instituído pelo artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002⁽¹⁾, composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de oito semanas.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 12.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecerão o regime de sanções a aplicar em caso de violação das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomarão as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 13.º

Aplicação

Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 17 de Novembro de 2004. Deste facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades de referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

Artigo 14.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 15.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito no Luxemburgo, em 14 de Abril de 2003.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

O Presidente

A. GIANNITSIS

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

ANEXO I

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE ESTABILIDADE PARA OS NAVIOS RO-RO DE PASSAGEIROS

(a que se refere o artigo 6.º)

1. Além das prescrições da regra II-1/B/8 da Convenção SOLAS relativas à compartimentação estanque e à estabilidade em condições de avaria, os navios ro-ro de passageiros a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º devem igualmente satisfazer as prescrições estabelecidas no presente anexo.
 - 1.1. Ao considerar-se o efeito de um volume hipotético de água acumulada no primeiro pavimento acima da linha de flutuação de projecto do espaço de carga ro-ro ou do espaço de categoria especial, conforme definidos na regra II-2/3, presumido avariado (de ora em diante referido por «pavimento ro-ro avariado»), devem observar-se as disposições da regra II-1/8.2.3. Para efeitos da aplicação das prescrições constantes do presente anexo não é necessário satisfazer as prescrições da regra II-1/B/8. O volume de água do mar acumulada será calculado com base numa superfície de água de altura fixa acima:
 - a) Do ponto mais baixo da linha de borda do compartimento avariado do pavimento ro-ro, ou
 - b) Da linha de água parada, em todos os ângulos de adorno e caimento, quando a linha de borda do compartimento avariado fica imersa;do seguinte modo:
 - 0,5 m se o bordo livre residual (f_r) for igual ou inferior a 0,3 m;
 - 0,0 m se o bordo livre residual (f_r) for igual ou superior a 2,0 m; ou
 - um valor intermédio a determinar por interpolação linear, se o bordo livre residual (f_r) for igual ou superior a 0,3 m mas inferior a 2,0 m,em que o bordo livre residual (f_r) é a distância mínima, na vertical, entre o pavimento ro-ro avariado e a linha de flutuação final na zona da avaria, no cenário de avaria considerado, sem ter em conta o efeito do volume de água acumulada no pavimento ro-ro avariado.
 - 1.2. Quando exista um sistema de esgoto de alto rendimento, a administração do Estado de bandeira poderá autorizar a redução da altura da superfície de água.
 - 1.3. Relativamente aos navios que operem em zonas restritas geograficamente delimitadas, a administração do Estado de bandeira poderá reduzir o valor da altura da superfície de água prescrita de acordo com o disposto no ponto 1.1, substituindo-o pelo seguinte:
 - 1.3.1. 0,0 m se a altura significativa de vaga (h_s) que define a zona considerada for igual ou inferior a 1,5 m;
 - 1.3.2. O valor determinado de acordo com o disposto no ponto 1.1 se a altura significativa de vaga (h_s) que define a zona considerada for igual ou superior a 4,0 m;
 - 1.3.3. Um valor intermédio a determinar por interpolação linear, se a altura significativa de vaga (h_s) que define a zona considerada for igual ou superior a 1,5 m mas inferior a 4,0 m,desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:
 - 1.3.4. A administração do Estado de bandeira considere que a zona definida se caracteriza por uma altura significativa de vaga (h_s) cuja probabilidade de ser excedida é igual ou inferior a 10 %;
 - 1.3.5. A zona de operação e, se for caso disso, a época do ano para que foi estabelecido um determinado valor de altura significativa de vaga (h_s) sejam registadas nos certificados.
 - 1.4. Em alternativa à aplicação das disposições dos pontos 1.1 ou 1.3, a administração do Estado de bandeira pode aceitar prova, estabelecida por ensaios com modelo efectuados para um navio específico em conformidade com o método de ensaio constante do apêndice, que demonstre que o navio, a navegar em mar unidireccional irregular, não virará de quilha com as extensões de avaria previstas na regra II-1/B/8.4 na pior localização considerada nos termos do ponto 1.1.
 - 1.5. A referência à aceitação dos resultados dos ensaios com modelo como equivalência ao cumprimento do disposto nos pontos 1.1 ou 1.3 e o valor da altura significativa de vaga (h_s) utilizada nos ensaios com modelo devem ser registados nos certificados do navio.
 - 1.6. A informação que deve ser fornecida aos comandantes em conformidade com as regras II-1/B/8.7.1 e II-1/B/8.7.2 para efeitos do cumprimento das regras II-1/B/8.2.3 a II-1/B/8.2.3.4, aplicar-se-á inalterada aos navios ro-ro de passageiros aprovados de acordo com as presentes prescrições.

2. Para a avaliação do efeito do volume de água acumulada no pavimento ro-ro avariado a que se refere o ponto 1, aplicar-se-ão as seguintes disposições:
 - 2.1. Uma antepara transversal ou longitudinal será considerada intacta se todas as suas partes estiverem compreendidas entre dois planos verticais, um a cada bordo do navio, situados a uma distância do forro exterior igual a um quinto da boca do navio, conforme definida na regra II-1/2, e medida perpendicularmente ao plano de simetria do navio ao nível da linha de carga máxima de compartimentação.
 - 2.2. Quando o casco do navio é estruturalmente alargado de forma parcial para efeitos do cumprimento das disposições do presente anexo, o resultante aumento do valor de um quinto da boca do navio será utilizado nos cálculos, mas não determinará a localização das aberturas em anteparas, sistemas de encanamentos, etc., aceitáveis anteriormente a tal alargamento.
 - 2.3. As características de estanquidade das anteparas transversais ou longitudinais consideradas eficazes para conter a água do mar acumulada no compartimento considerado do pavimento ro-ro avariado devem ser compatíveis com o sistema de esgoto e permitir-lhes suportar uma pressão hidrostática conforme com os resultados dos cálculos de avaria. Tais anteparas devem ter, no mínimo, 2,2 m de altura. No entanto, tratando-se de navios com pavimentos para veículos suspensos, a altura mínima destas anteparas não deve ser inferior à altura até à parte inferior do pavimento suspenso em posição descida.
 - 2.4. No caso de disposições especiais, por exemplo pavimentos suspensos a toda a largura e troncos laterais largos, podem aceitar-se outras alturas para as anteparas, com base em ensaios detalhados com modelo.
 - 2.5. Não é necessário considerar o efeito do volume de água do mar acumulada em um qualquer compartimento do pavimento ro-ro avariado, na condição de o compartimento considerado dispor, a cada bordo do pavimento, de portas de mar regularmente distribuídas ao longo do compartimento e que satisfaçam as seguintes disposições:
 - 2.5.1. $A \geq 0,3 l$
em que A é a área total, em m², das portas de mar de ambos os bordos do pavimento e l é o comprimento do compartimento, em m;
 - 2.5.2. O navio deve conservar um bordo livre residual de pelo menos 1,0 m nas piores condições de avaria, sem ter em conta o efeito do volume de água acumulada no pavimento ro-ro avariado;
 - 2.5.3. As portas de mar devem estar a uma altura não superior a 0,6 m acima do pavimento ro-ro avariado e a sua borda inferior não deve ficar a mais de 2 cm acima do referido pavimento;
 - 2.5.4. As portas de mar devem estar equipadas com dispositivos de fecho ou tampas, para evitar a entrada de água no pavimento ro-ro e ao mesmo tempo permitir o escoamento da água que possa ter-se acumulado no pavimento.
 - 2.6. Quando se presume avariada uma antepara situada acima do pavimento ro-ro, ambos os compartimentos a ela adjacentes serão considerados alagados com uma altura de água idêntica à calculada de acordo com os pontos 1.1 ou 1.3.
3. Para a determinação da altura significativa de vaga utilizar-se-ão as alturas de vaga indicadas nos mapas ou na lista das zonas marítimas estabelecidos pelos Estados-Membros em conformidade com o disposto no artigo 5.º
 - 3.1. Relativamente aos navios explorados apenas em épocas de curta duração, a administração do Estado de acolhimento determinará, por acordo com o país em que se situa o porto na rota do navio, a altura significativa de vaga a considerar.
4. Os ensaios com modelo serão conduzidos em conformidade com o disposto no apêndice.

*Apêndice***Método de ensaio com modelos****1. Objectivos**

Nos ensaios previstos no ponto 1.4 das prescrições de estabilidade constantes do anexo I, o navio deve poder suportar, no pior cenário de avaria, as condições de mar definidas no ponto 3.

2. Modelo do navio

- 2.1. O modelo deve reproduzir o navio real, tanto na configuração exterior como no arranjo interno, e em particular os espaços avariados que possam influir no processo de alagamento e de embarque de água. A avaria deve representar o pior cenário definido para efeitos do cumprimento da regra II-1/B/8.2.3.2 da Convenção SOLAS 90. Exige-se um ensaio adicional com avaria a meio comprimento do navio sem diferença de calado, se a pior avaria de acordo com a regra SOLAS 90 se localizar a uma distância do meio do navio superior a 10 % de L_{pp} . Este ensaio adicional é necessário apenas quando se presumem avariados os espaços ro-ro.
- 2.2. O modelo deve obedecer às seguintes disposições:
 - 2.2.1. O comprimento entre perpendiculares (L_{pp}) deve ser de pelo menos 3 m.
 - 2.2.2. O casco deve ter uma espessura suficientemente fina nas zonas em que esta característica influa nos resultados.
 - 2.2.3. As características do movimento devem ser reproduzidas de acordo com o navio real, com especial atenção à representação à escala dos raios de giração nos movimentos de balanço transversal e longitudinal. O calado, o caimento, o adorno e o centro de gravidade devem representar o pior cenário de avaria.
 - 2.2.4. Elementos essenciais de projecto como as anteparas estanques, os ventiladores, etc., acima ou abaixo do pavimento das anteparas, que possam ser causa de alagamento assimétrico, devem ser reproduzidos de modo a representarem, tanto quanto possível, a situação real.
 - 2.2.5. O rombo deve ter a seguinte configuração:
 - 2.2.5.1. Um rectângulo de dimensão longitudinal conforme com o definido na regra SOLAS II-1/B/8.4.1 e de dimensão vertical sem limite;
 - 2.2.5.2. No plano horizontal, um triângulo isósceles de dimensão transversal igual a $B/5$ de acordo com a regra II-1/B/8.4.2 da Convenção SOLAS.

3. Procedimento de ensaio

- 3.1. O modelo será sujeito a um mar de leva com cristas longas e irregulares, definido pelo espectro Jonswap, com uma altura significativa de vaga (h_s) conforme definido no ponto 1.3 das prescrições de estabilidade e com o factor de intensificação de pico γ e o período de pico T_p seguintes:
 - 3.1.1. $T_p = 4\sqrt{h_s}$ com $\gamma = 3,3$; e
 - 3.1.2. T_p igual ao período de ressonância do balanço transversal para o navio em avaria, sem água no convés e nas condições de carga especificadas, mas não superior a $6\sqrt{h_s}$ e com $\gamma = 1$.
- 3.2. O modelo deve poder derivar livremente em condições de mar de través (aproamento de 90°) com o rombo a fazer face às ondas. Não deve ser restringido de modo a resistir a virar de quilha. Se ficar direito após alagamento, o navio deve ser adornado a um $1.^\circ$ ao bordo do rombo.
- 3.3. Devem ser feitas pelo menos cinco provas para cada período de pico. A duração de cada prova deve ser suficiente para se chegar a um estado estacionário, mas não deverá ser inferior a 30 min em tempo real. Em cada prova utilizar-se-á uma sequência de ondas diferente.
- 3.4. Se nenhuma das provas resultar em adorno final ao bordo do rombo, as provas serão repetidas cinco vezes em cada uma das duas condições de ondulação especificadas ou, em alternativa, o modelo será adornado a um ângulo adicional de $1.^\circ$ ao bordo do rombo e a prova repetida duas vezes em cada uma das duas condições de ondulação especificadas. O objectivo destas provas adicionais é demonstrar, da melhor forma possível, a resistência do navio a virar de quilha de ambos os bordos.
- 3.5. Serão efectuados ensaios para os seguintes cenários de avaria:
 - 3.5.1. O pior cenário de avaria no que se refere à área sob a curva GZ, de acordo com a Convenção SOLAS;
 - 3.5.2. O pior cenário de avaria a meio do navio no que se refere ao bordo livre residual a meio do navio, se necessário nos termos do ponto 2.1.

4. **CrITÉRIOS de sobrevivência**

Considerar-se-á que o navio sobrevive se nas sucessivas provas de ensaio previstas no ponto 3.3 se obtiver um estado estacionário; no entanto, ângulos de rolo de mais de 30.º em relação ao eixo vertical, que ocorram em mais de 20 % dos ciclos de rolo, ou um adornamento estável superior a 20.º serão considerados eventos de virar de quilha mesmo que se tenha obtido um estado estacionário.

5. **Aprovação dos ensaios**

- 5.1. As propostas de programas de ensaios com modelo devem ser apresentadas à Administração do Estado de bandeira para aprovação prévia. Convirá igualmente ter em conta que de avarias menores pode resultar o pior cenário de avaria.
- 5.2. Os ensaios devem ser documentados em relatório e filme vídeo ou outro registo visual, contendo todos dados sobre o navio pertinentes e os resultados dos ensaios.
-

ANEXO II

ORIENTAÇÕES PARA AS ADMINISTRAÇÕES NACIONAIS

a que se refere o n.º 3 do artigo 6.º

PARTE I

APLICAÇÃO

Em conformidade com as disposições do n.º 3 do artigo 6.º da presente directiva, as administrações nacionais dos Estados-Membros guiar-se-ão pelas presentes orientações na aplicação das prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no anexo I, na medida do que é possível e compatível com a configuração do navio considerado. A numeração dos pontos seguintes corresponde à numeração dos parágrafos do anexo I.

Ponto 1

Numa primeira fase, todos os navios ro-ro de passageiros a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º da presente directiva deverão satisfazer a regra SOLAS 90 de estabilidade residual, aplicável aos navios de passageiros construídos em ou após 29 de Abril de 1990. É a aplicação desta prescrição que permite definir o bordo livre residual (f_r) necessário para os cálculos previstos no ponto 1.1.

Ponto 1.1

1. O presente ponto refere-se ao volume hipotético de água acumulada no pavimento (ro-ro) das anteparas. Assume-se que a água penetrou no pavimento por um rombo. O disposto no presente ponto obriga a que o navio satisfaça, além de todos os requisitos da regra SOLAS 90, a parte dos critérios SOLAS 90 constante dos pontos 2.3 a 2.3.4 da regra II-1/B/8, com o volume de água definido no pavimento. Para o cálculo não é necessário ter em conta quaisquer outras prescrições da regra II-1/B/8. Por exemplo, não é necessário que o navio satisfaça as prescrições relativas aos ângulos de equilíbrio ou à não imersão da linha de segurança.
2. A água acumulada é considerada uma carga líquida com uma superfície ao mesmo nível em todos os compartimentos alagados no convés dos veículos. A altura (h_w) da água no convés depende do bordo livre residual (f_r) após avaria e é medida na zona da avaria (ver figura 1). O bordo livre residual (f_r) é a distância mínima, na vertical, entre o pavimento ro-ro avariado e a linha de flutuação final (após as medidas compensatórias, se tomadas) na zona da avaria, após consideração de todos os cenários de avaria possíveis na avaliação da conformidade com a regra SOLAS 90 conforme previsto no ponto 1 do anexo I. Para o cálculo de f_r não deve entrar-se em linha de conta com o efeito do volume hipotético de água acumulada no pavimento ro-ro avariado.
3. Se f_r for igual ou superior a 2,0 m, assume-se que não se acumula água no pavimento ro-ro. Se f_r for igual ou inferior a 0,3 m, assume-se que a altura h_w é 0,5 m. Os valores intermédios da altura da água obtêm-se por interpolação linear (ver figura 2).

Ponto 1.2

Os meios de esgoto apenas podem ser considerados eficazes se a sua capacidade for suficiente para prevenir a acumulação de um grande volume de água no convés, isto é, muitos milhares de toneladas por hora, um volume que excede em muito a capacidade instalada à data de adopção das presentes regras. Tais sistemas de esgoto de alto rendimento poderão ser desenvolvidos e homologados futuramente (com base em directrizes que a Organização Marítima Internacional elaborará).

Ponto 1.3

1. O volume de água que se presume acumulada no convés pode ser reduzido, além de uma eventual redução de acordo com o ponto 1.1, no caso dos navios que operem em zonas restritas geograficamente delimitadas. Estas zonas são designadas em função da altura significativa de vaga (h_s) que define cada área, em conformidade com as disposições do artigo 5.º da presente directiva.
2. Se a altura significativa de vaga (h_s) na zona considerada for igual ou inferior a 1,5 m, assume-se que não se acumula água no pavimento ro-ro avariado. Se a altura significativa de vaga na zona considerada for igual ou superior a 4,0 m, a altura da água que se assume acumulada terá o valor calculado nos termos do ponto 1.1. Os valores intermédios serão determinados por interpolação linear (ver figura 3).
3. A altura h_w mantém-se constante, pelo que o volume de água é variável visto depender do ângulo de adornamento e de a borda do pavimento ficar ou não imersa a um dado ângulo de adornamento (ver figura 4). Note-se que a permeabilidade dos espaços do convés dos veículos deve ser considerada 90 % (ver MSC/Circ. 649), enquanto a permeabilidade de outros espaços alagados será a prescrita na Convenção SOLAS.
4. Se os cálculos destinados a demonstrar o cumprimento da presente directiva se referirem a uma altura significativa de vaga inferior a 4,0 m, essa altura restritiva deverá ser registada no certificado de segurança para navio de passageiros do navio considerado.

Pontos 1.4/1.5

Em alternativa à aplicação das novas prescrições de estabilidade previstas nos pontos 1.1 ou 1.3, uma administração poderá aceitar prova da conformidade via ensaios com modelo. As disposições relativas a estes ensaios constam do apêndice do anexo I. Na parte II do presente anexo figuram notas de orientação sobre os ensaios.

Ponto 1.6

As curvas de serviço limite (KG ou GM) obtidas segundo a regra SOLAS 90 podem não ser aplicáveis quando se assume um volume de água no convés conforme previsto na directiva, pelo que poderá ser necessário determinar curvas limite que tenham em conta os efeitos deste volume de água. Para esse efeito, deverão ser efectuados cálculos suficientes em relação a uma gama adequada de calados e caimentos de serviço.

Nota: As curvas de serviço limite revistas KG/GM podem ser obtidas por iteração, adicionando ao valor de KG (ou deduzindo de GM) utilizado para calcular os bordos livres (f_v) em avaria, que determinam os volumes de água no convés, o excesso mínimo de GM resultante dos cálculos da estabilidade em avaria, com água no convés, e repetindo o cálculo até que o excesso de GM seja desprezável.

Os operadores deverão iniciar essa iteração com os valores máximo de KG e mínimo de GM que possam ser razoavelmente admissíveis nas condições de serviço e procurar ajustar a resultante disposição das anteparas do pavimento para minimizar o incremento de GM derivado dos cálculos da estabilidade em avaria com água no convés.

Ponto 2.1

Tal como prevêem as prescrições SOLAS de estabilidade em avaria, as anteparas para dentro da linha B/5 são consideradas intactas em caso de avaria no costado por colisão.

Ponto 2.2

Se forem instalados apêndices laterais estruturais de estabilidade para permitir o cumprimento da regra II-1/B/8, resultando num aumento da boca (B) do navio e, conseqüentemente, da distância B/5, tal modificação não deverá implicar a realocação de qualquer elemento estrutural existente ou das aberturas existentes nas anteparas transversais estanques principais abaixo do pavimento das anteparas (ver figura 5).

Ponto 2.3

1. As anteparas/barreiras transversais ou longitudinais instaladas e tomadas em consideração para efeitos de limitar a deslocação da água acumulada no pavimento ro-ro avariado não têm de ser estritamente «estanques». É admissível alguma infiltração, sob reserva de os meios de esgoto serem susceptíveis de prevenir a acumulação de água «do outro lado» das anteparas/barreiras. Em tais casos, se os embornais ficarem inoperantes em resultado da diminuição da diferença de níveis da água, devem ser previstos outros meios de esgoto passivos.
2. A altura (B_v) das anteparas/barreiras transversais ou longitudinais não deve ser inferior a $(8 \times h_w)$ metros, sendo h_w a altura da água acumulada, calculada por aplicação dos parâmetros bordo livre residual e altura significativa de vaga (ver pontos 1.1 e 1.3). No entanto, a altura das anteparas/barreiras não poderá, em caso algum, ser inferior ao maior dos seguintes valores:
 - a) 2,2 metros ou
 - b) A distância, na vertical, entre o pavimento das anteparas e o ponto mais baixo da estrutura inferior dos pavimentos de veículos intermédios ou suspensos em posição descida. Note-se que quaisquer aberturas entre o topo da antepara e a parte inferior da chaparia devem ser «chapeadas» no plano transversal ou longitudinal, conforme adequado (ver figura 6).

Podem aceitar-se anteparas/barreiras de altura inferior à especificada *supra*, na condição de serem executados ensaios com modelo em conformidade com o disposto na parte II do presente anexo, para confirmar que a configuração alternativa assegura uma regra de sobrevivência adequada. Ao fixar-se a altura das anteparas/barreiras deverá ter-se em atenção que a mesma deve igualmente ser suficiente para prevenir um alagamento progressivo dentro do intervalo de estabilidade exigido. Este intervalo não deve ser afectado pelos ensaios com modelo.

Nota: O intervalo pode ser reduzido para 10 graus, desde que a área correspondente sob a curva seja aumentada (ver MSC 64/22).

Ponto 2.5.1

A área «A» refere-se a aberturas permanentes: Note-se que a opção «portas de mar» não é adequada em navios que necessitem da reserva de fluabilidade de parte ou da totalidade da superestrutura para satisfazerem os critérios. O requisito é que as portas de mar estejam equipadas com tampas que previnam a entrada de água sem impedir o seu escoamento.

Estas tampas não devem depender de meios activos, devem ser de funcionamento automático e não restringir, comprovadamente, o escoamento da água em grau importante. Qualquer redução significativa da sua eficácia deve ser compensada por aberturas adicionais de forma a conservar-se a área exigida.

Ponto 2.5.2

Para uma porta de mar ser considerada eficaz, a distância mínima entre a sua borda inferior e a linha de flutuação em avaria deve ser de pelo menos 1,0 m. No cálculo da distância mínima não deve ter-se em conta o efeito de qualquer volume de água no convés (ver figura 7).

Ponto 2.5.3

As portas de mar devem estar situadas na borda falsa ou na chaparia do casco, tão abaixo quanto possível. As suas bordas inferior e superior não devem estar, respectivamente, a mais de 2 cm e 0,6 m acima do pavimento das anteparas (ver figura 8).

Nota: Os espaços a que se aplica o ponto 2.5, isto é, os espaços dotados de portas de mar ou aberturas similares, não devem ser considerados intactos para efeitos da obtenção das curvas de estabilidade do navio intacto e em avaria.

Ponto 2.6

1. A extensão de avaria prescrita deve aplicar-se a todo o comprimento do navio. Dependendo da regra de subdivisão, a avaria pode não afectar qualquer antepara ou afectar apenas uma antepara situada abaixo do pavimento das anteparas ou acima do referido pavimento, ou várias combinações.
2. Todas as anteparas/barreiras transversais e longitudinais que limitem a deslocação da água acumulada devem estar instaladas nos seus lugares e fixadas quando o navio se encontra no mar.
3. Quando uma antepara/barreira transversal sofra avaria, a superfície da água acumulada no convés deve ter o mesmo nível de ambos os lados da antepara/barreira avariada à altura h_w (ver figura 9).

PARTE II**ENSAIOS COM MODELO**

O objectivo das presentes orientações é assegurar a uniformidade dos métodos utilizados na construção e verificação do modelo e na realização e análise dos ensaios, atendendo embora a que os meios disponíveis e os custos poderão de algum modo afectar essa uniformidade.

O teor do ponto 1 do apêndice do anexo I não carece de clarificação.

Ponto 2 — Modelo do navio

- 2.1. O material de que é feito o modelo não é importante, desde que no estado intacto e em condição de avaria o modelo seja suficientemente rígido para assegurar que as suas propriedades hidrostáticas são idênticas às do navio real e que a resposta do casco à flexão sob acção das ondas é desprezável.

É também importante que os compartimentos avariados sejam reproduzidos o mais fielmente possível, a fim de assegurar que o volume de água embarcada é o correcto.

Atendendo a que a entrada de água (mesmo em pequenas quantidades) nas partes intactas do modelo irá afectar o seu comportamento, devem tomar-se medidas para a evitar.

2.2. Elementos relativos ao modelo

- 2.2.1. Reconhecendo que os efeitos de escala influenciam de modo significativo o comportamento do modelo durante os ensaios, é importante assegurar a minimização de tais efeitos no maior grau possível. O modelo deve ter o maior tamanho possível, uma vez que em modelos grandes é mais fácil construir em detalhe os compartimentos avariados e os efeitos de escala se reduzem. Recomenda-se portanto que o comprimento do modelo não seja inferior ao correspondente à escala 1:40. Exige-se, todavia, que o seu comprimento não seja inferior a 3 metros na linha de carga de compartimentação.

- 2.2.2.a) Na zona da avaria, o casco do modelo deve ter a menor espessura possível, a fim de assegurar que o volume de água embarcada e o seu centro de gravidade são adequadamente representados. Reconhece-se, todavia, que poderá não ser possível construir com suficiente detalhe o casco e os elementos da subdivisão primária e secundária na zona da avaria e que, devido a estas limitações construtivas, poderá não ser possível calcular com precisão a permeabilidade assumida do espaço.

- 2.2.2.b) Verificou-se, em ensaios dinâmicos, que a dimensão vertical do modelo pode influenciar os resultados. Recomenda-se portanto que a superestrutura do navio seja reproduzida no modelo com pelo menos três vezes a altura normal acima do pavimento das anteparas (do bordo livre), para que as ondas grandes da sequência não submerjam o modelo.

- 2.2.2.c) É importante não só verificar os calados do modelo no estado intacto como medir com precisão os calados em avaria para os correlacionar com os derivados do cálculo da estabilidade em avaria. Após a medição dos calados em avaria, poderá ser necessário proceder a ajustamentos da permeabilidade do compartimento avariado, introduzindo volumes intactos ou acrescentando peso. No entanto, é também importante assegurar a correcta representação do centro de gravidade da água embarcada. Em tal caso, os ajustamentos deverão ser efectuados do lado da segurança.

2.2.2.d) Caso o modelo deva ser equipado com barreiras no convés e estas tenham uma altura inferior à prescrita no ponto 2.3 do anexo I, deve ser instalado um circuito interno de televisão para vigiar qualquer eventual galgar da barreira ou acumulação de água na zona sem avaria do convés. Em tal caso, na documentação dos ensaios deve figurar uma gravação vídeo do evento.

2.2.3. Para assegurar que as características do movimento do modelo reproduzem as do navio real, é importante que o modelo seja adornado e balançado transversalmente no estado intacto a fim de verificar o valor de GM e a distribuição da massa.

O raio de giração transversal do navio real não deve ser considerado superior a $0,4B$ e o longitudinal não deve ser considerado superior a $0,25L$.

O período de rolo do modelo obter-se-á pela seguinte fórmula:

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

em que:

GM: é a altura metacêntrica do navio real (intacto)

g: é a aceleração da gravidade

λ : é a escala do modelo

B: é a boca do navio real

Nota:

O adorno e rolo do modelo em condições de avaria pode ser aceite para efeitos da verificação da curva de estabilidade residual, mas tais ensaios não podem substituir os ensaios no estado intacto.

No entanto, o modelo em avaria deve ser balançado transversalmente para se obter o período de rolo exigido para a realização dos ensaios previstos no ponto 3.1.2.

2.2.4. O teor do presente ponto não carece de clarificação. Assume-se que os ventiladores do compartimento avariado do navio real não obstam ao alagamento e ao movimento da água embarcada. A redução à escala dos dispositivos de ventilação do navio real poderá todavia criar efeitos de escala indesejáveis. A fim de evitar que estes ocorram, recomenda-se que os dispositivos de ventilação do modelo sejam construídos a uma escala superior à do próprio modelo, assegurando simultaneamente que o fluxo de água no convés dos veículos não seja afectado.

2.2.5. O perfil em triângulo isósceles do rombo de configuração prismática é o correspondente à linha de flutuação carregada.

Adicionalmente, quando existam troncos laterais de largura inferior a $B/5$, e para evitar eventuais efeitos de escala, a extensão longitudinal de avaria na zona dos troncos não deve ser inferior a 2 metros.

Ponto 3 — Procedimento de ensaio

3.1. Espectro das ondas

Deve utilizar-se o espectro Jonswap, uma vez que este descreve ondas de fetch e duração limitados, o que corresponde à maioria das condições observadas no mundo. A este respeito, é importante verificar o período de pico da sequência de ondas e também se o período de intersecção zero é o correcto.

3.1.1. O período de intersecção zero correspondente a um período de pico de $4\sqrt{h_s}$, e dado que o factor de intensificação γ é 3,3, não deve ser superior a:

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

3.1.2. O período de intersecção zero correspondente a um período de pico igual ao período de rolo do modelo avariado, e dado que o factor γ deve ser 1, não deve ser superior a:

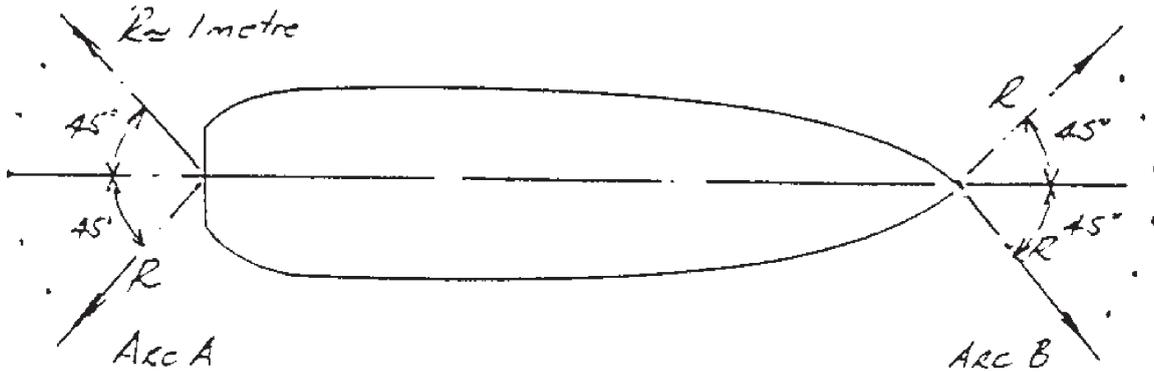
$$\{T_p/(1,3 \text{ a } 1,4)\} \pm 5 \%$$

tendo em conta que, se o período de rolo do modelo avariado for superior a $6\sqrt{h_s}$, o período de pico deve ser limitado a $6\sqrt{h_s}$.

Nota:

Verificou-se não ser exequível estabelecer limites para os períodos de intersecção zero do espectro das ondas dos ensaios de acordo com os valores nominais das fórmulas matemáticas. É portanto admissível uma margem de erro de 5 %.

Exige-se que o espectro das ondas seja registado e documentado relativamente a cada prova de ensaio. Para efeitos desse registo, as medições deverão ser efectuadas na proximidade imediata do modelo (mas não do lado de sotavento) — ver figura A *infra* — e também perto da máquina de fazer ondas. Exige-se também que o modelo seja instrumentado de modo a que os seus movimentos (rolo, capa e balanço de proa a popa) e comportamento (adornamento, sobreimersão e caimento) possam ser observados e registados durante todo o ensaio.



A sonda de medição das ondas «junto ao modelo» deve ser posicionada no arco A ou B (Figura A).

Pontos 3.2, 3.3, 3.4

O teor destes pontos não carece de clarificação.

Ponto 3.5. Avarias simuladas

A intensa investigação efectuada com o propósito de desenvolver critérios adequados para os navios novos mostrou claramente que, para a capacidade de sobrevivência dos navios de passageiros, não só são importantes os factores GM e bordo livre como a área abaixo da curva de estabilidade residual até ao ângulo GZ máximo. Consequentemente, ao determinar o pior cenário de avaria SOLAS para efeitos do cumprimento das prescrições do ponto 3.5.1, deve considerar-se a avaria que produza a menor área abaixo da curva de estabilidade residual até ao ângulo GZ máximo.

Ponto 4 — Critérios de sobrevivência

O teor deste ponto não carece de clarificação.

Ponto 5 — Aprovação dos ensaios

Devem integrar o relatório destinado à administração os seguintes documentos:

- Os cálculos da estabilidade em avaria para o pior cenário de avaria SOLAS e a meio do navio (se diferentes);
- O desenho do arranjo geral do modelo e os elementos de construção e instrumentação;
- Os relatórios das provas de estabilidade e dos ensaios de balanço transversal;
- Os cálculos dos períodos de rolo do navio real e do modelo;
- Os espectros nominais e medidos das ondas (perto da máquina de fazer ondas e nas proximidades do modelo);
- Um registo representativo dos movimentos, comportamento e deriva do modelo;
- As gravações vídeo pertinentes.

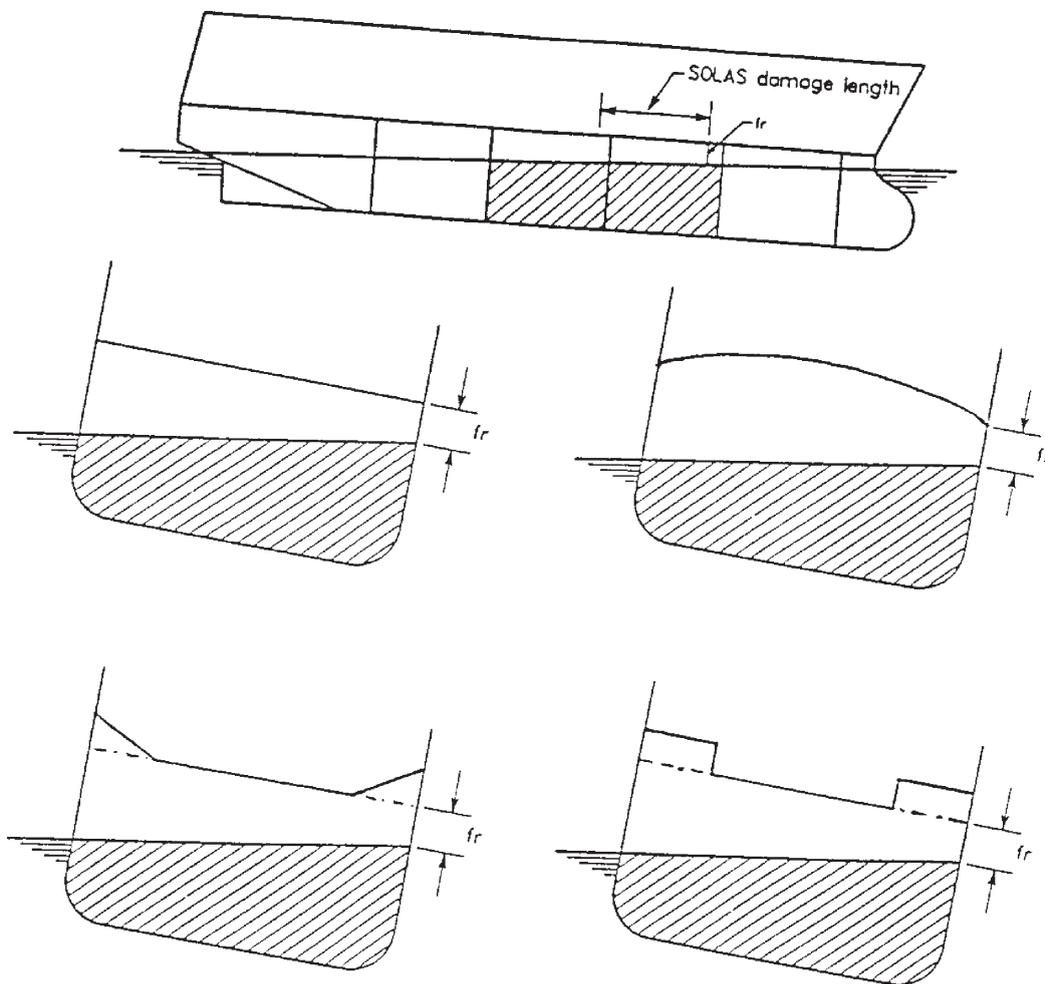
Nota:

Todos os ensaios devem ser testemunhados pela administração.

Figuras

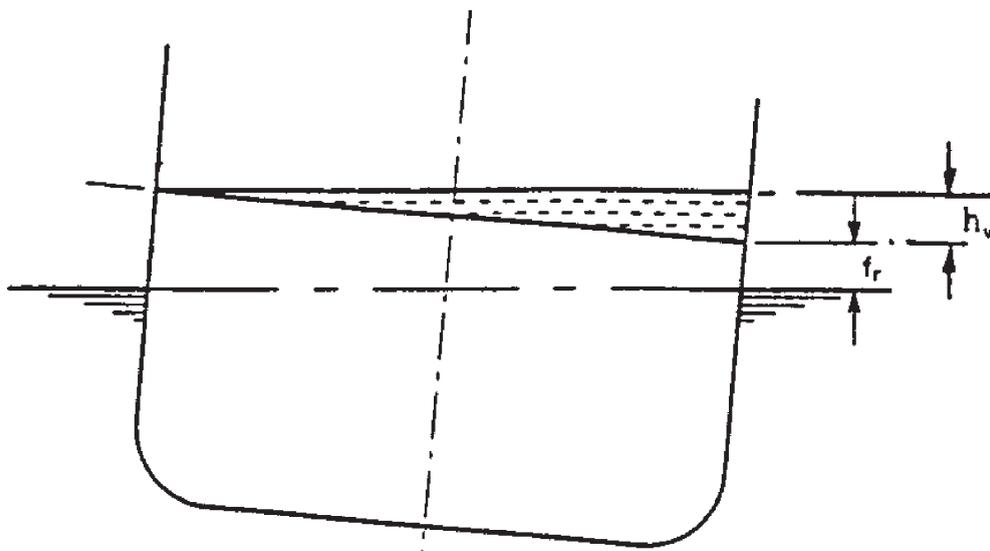
(Orientações para as administrações nacionais)

Figura 1



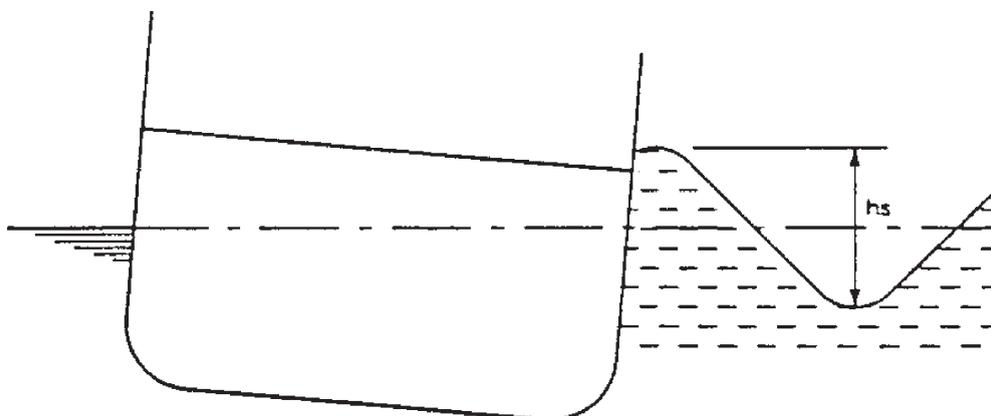
Extensão longitudinal de avaria SOLAS

Figura 2



1. Se $f_r \geq 2,0$ metros, a altura da água no convés (h_w) = 0,0 metros
2. Se $f_r \leq 0,3$ metros, a altura da água no convés (h_w) = 0,5 metros

Figura 3

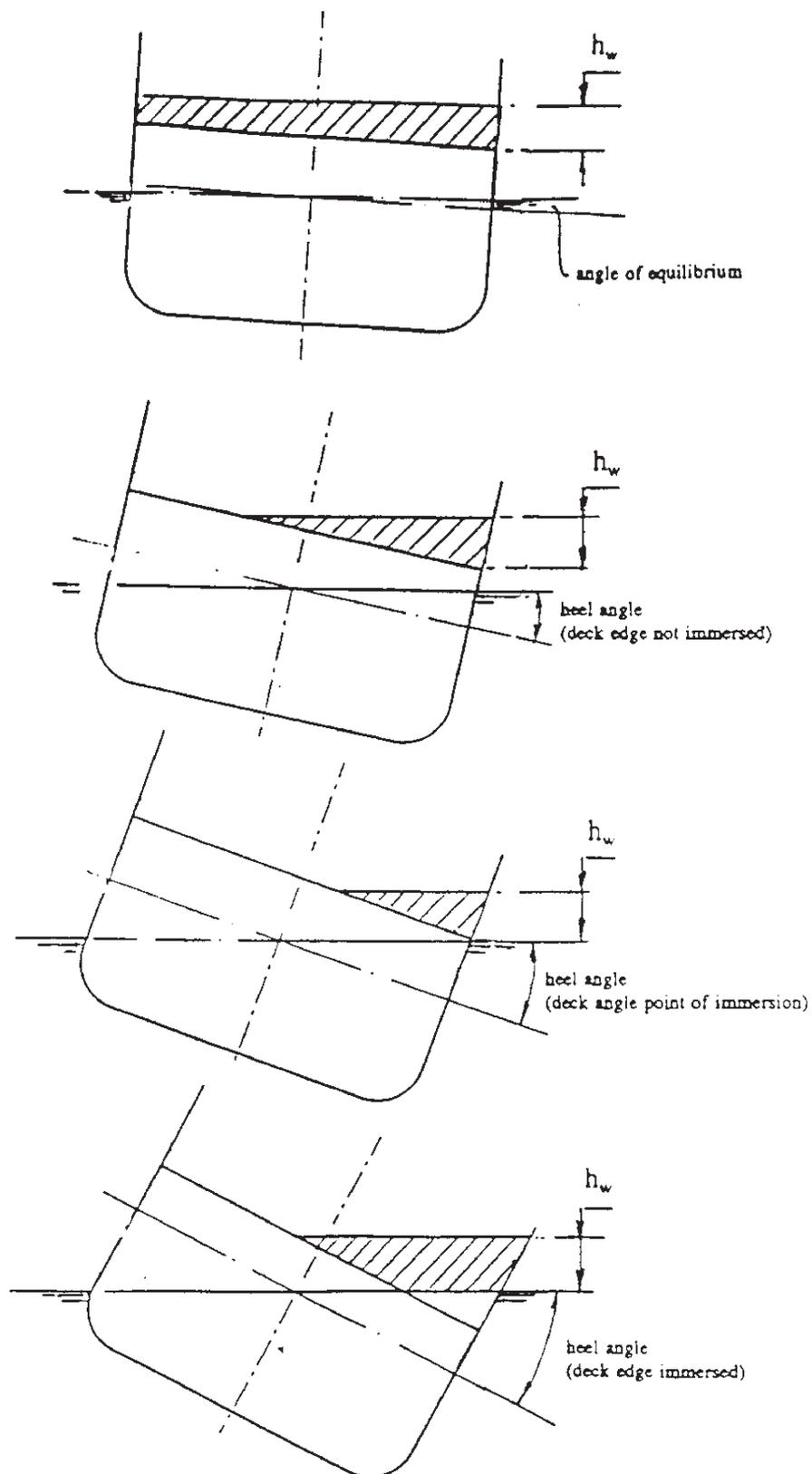


1. Se $h_s \geq 4,0$ metros, a altura da água no convés calcula-se como na figura 3
2. Se $h_s \leq 1,5$ metros, a altura da água no convés (h_w) = 0,0 metros

Por exemplo:

Se $f_r = 1,15$ metros e $h_s = 2,75$ metros, a altura $h_w = 0,125$ metros

Figura 4



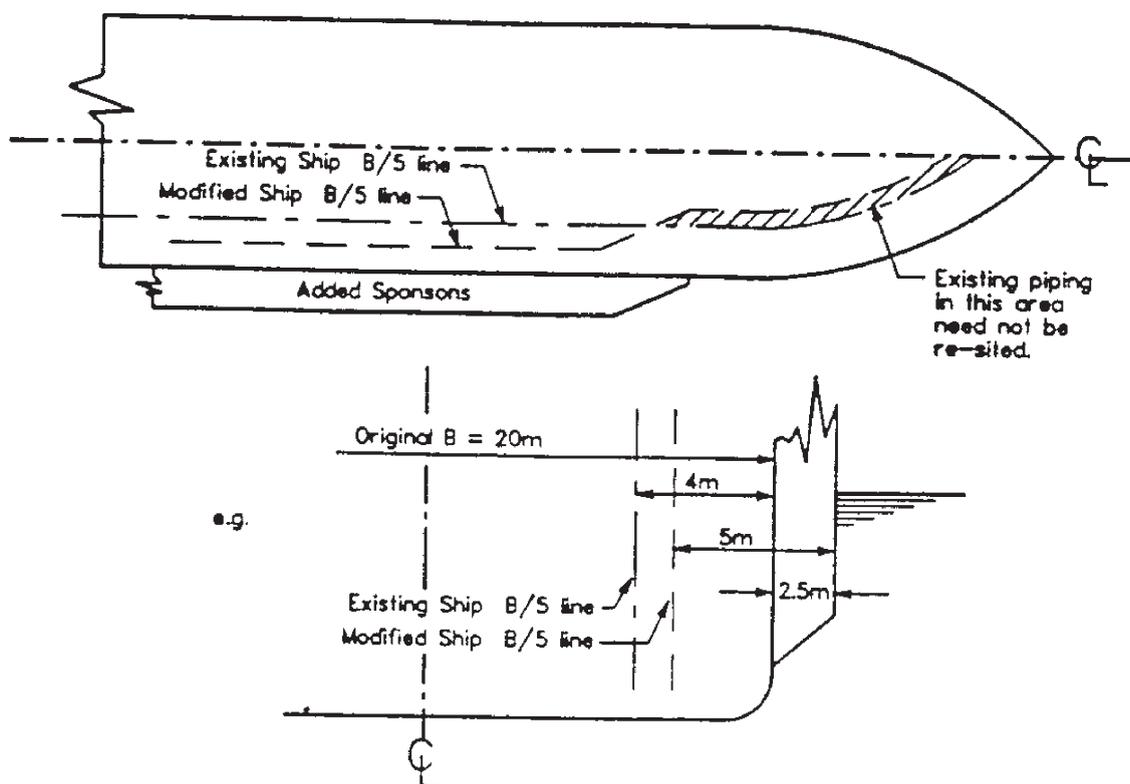
Ângulo de equilíbrio

Ângulo de adornamento (borda do convés não imersa)

Ângulo de adornamento (ponto de imersão da borda do convés)

Ângulo de adornamento (borda do convés imersa)

Figura 5



Existing Ship B/5 line: linha B/5 do navio original

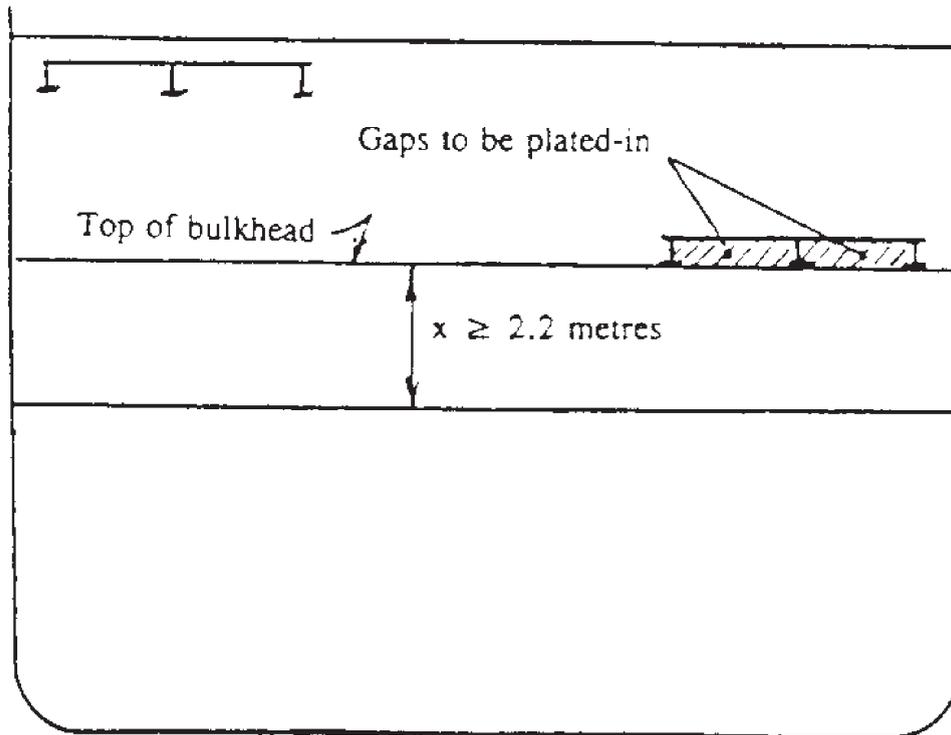
Modified Ship B/5 line: linha B/5 do navio modificado

Added Sponsons: apêndices laterais de estabilidade

Existing pipe in this area need not be re-sited: não é necessário alterar a localização dos encanamentos existentes nesta área

Original B 20 m: B original = 20 metros

Figura 6



Navio sem pavimentos suspensos para veículos

Exemplo 1

Altura da água no convés = 0,25 metros

Altura mínima exigida para a barreira = 2,2 metros

Navio com um pavimento suspenso (no prolongamento da barreira)

Exemplo 2

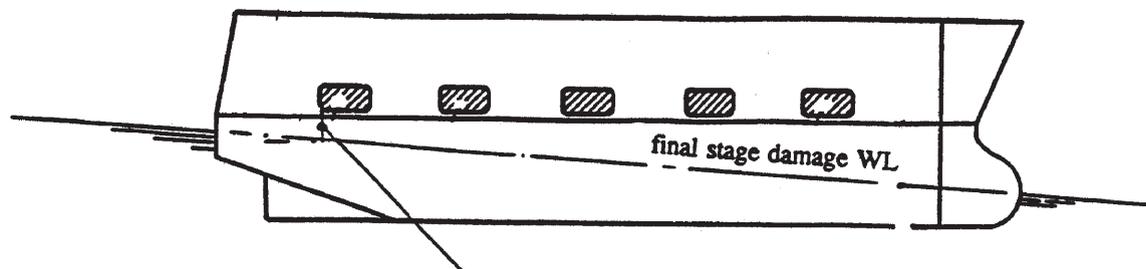
Altura da água no convés (h_w) = 0,25 metros

Altura mínima exigida para a barreira = x

Gaps to be plated-in: Aberturas a chapear

Top of bulkhead: Topo da antepara

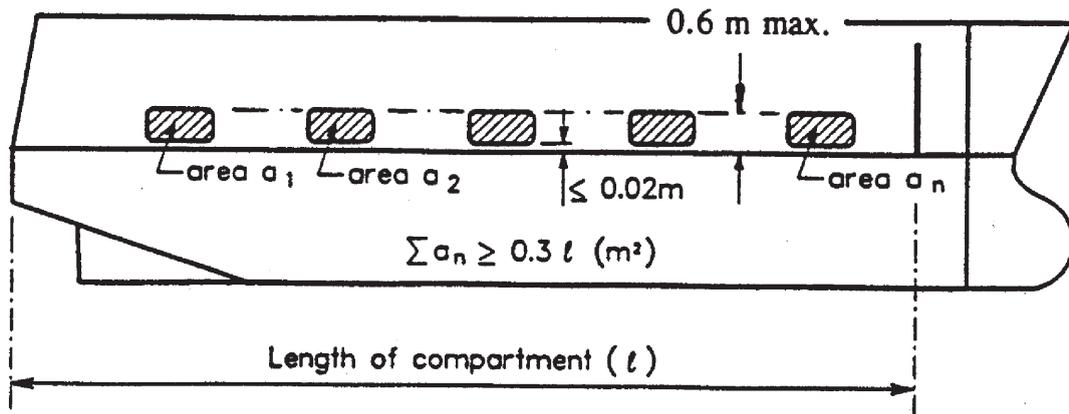
Figura 7



linha de flutuação final em avaria

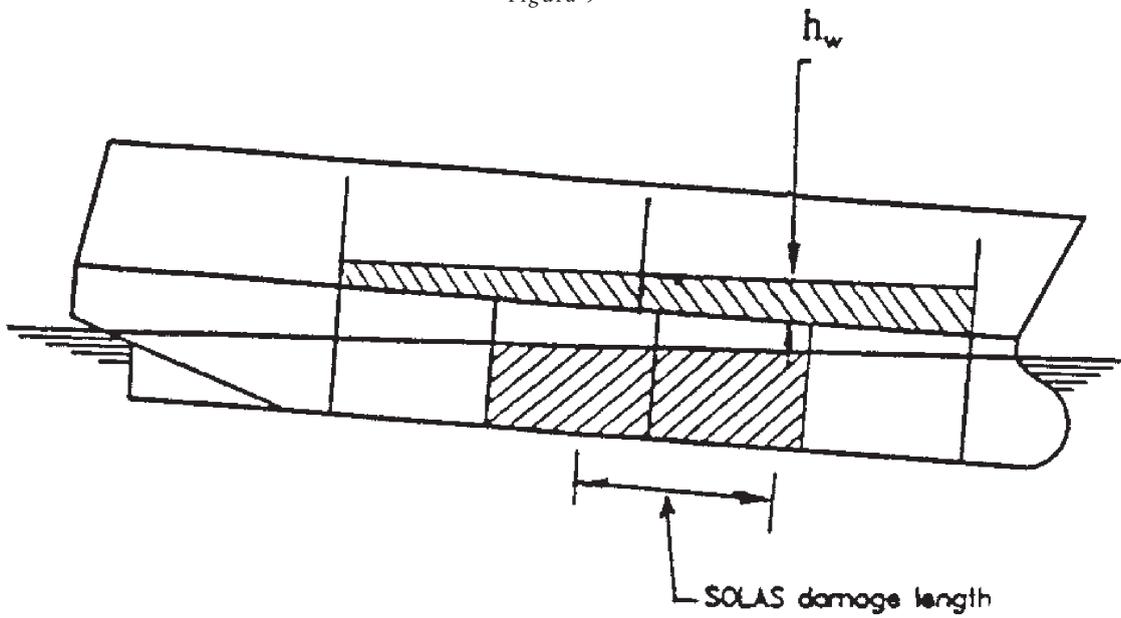
bordo livre mínimo exigido até à porta de mar = 1,0 m

Figura 8



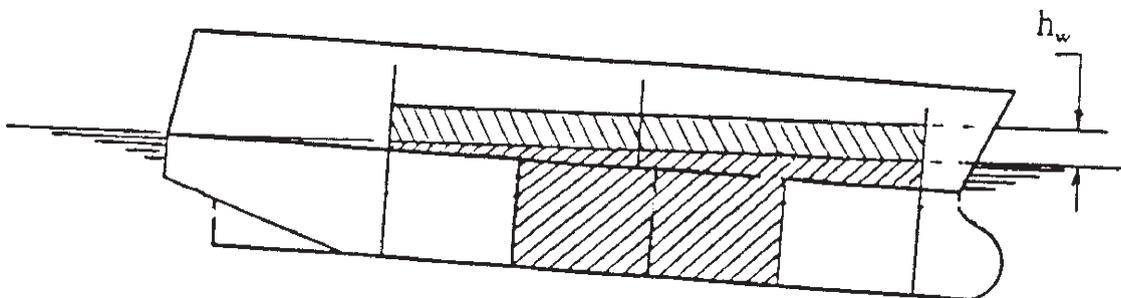
Comprimento do compartimento

Figura 9



Extensão longitudinal de avaria SOLAS

Borda do convés não imersa



Borda do convés imersa

DIRETIVA 2003/30/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 8 de Maio de 2003

relativa à promoção da utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis nos transportes

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,
Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Conselho Europeu, realizado em Gotemburgo em 15 e 16 de Junho de 2001, adoptou uma estratégia da União Europeia em favor do desenvolvimento sustentável que consiste numa série de medidas, entre as quais o desenvolvimento dos biocombustíveis.
- (2) Os recursos naturais e a sua utilização prudente e racional, que o n.º 1 do artigo 174.º do Tratado refere, incluem o petróleo, o gás natural e os combustíveis sólidos, que são fontes de energia essenciais mas também as principais fontes de emissão de dióxido de carbono.
- (3) Existe, contudo, um amplo leque de biomassa que pode ser utilizada para a produção de biocombustíveis derivados de produtos agrícolas e florestais bem como de resíduos e detritos da silvicultura e das indústrias silvícola e agroalimentar.
- (4) O sector dos transportes é responsável por mais de 30 % do consumo final de energia na Comunidade e encontra-se em expansão, tendência que, tal como acontece com as emissões de dióxido de carbono, deverá acentuar-se. Esta expansão será maior, em termos percentuais, nos países candidatos, após a adesão à União Europeia.
- (5) No livro branco da Comissão, intitulado «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», parte-se do pressuposto de que, entre 1990 e 2010, as emissões de CO₂ com origem no sector dos transportes sofrerão um aumento de 50 %, passando a 1 113 milhões de toneladas, fenómeno pelo qual sobremaneira responsáveis os transportes rodoviários, aos quais são imputadas 84 % das emissões de CO₂ originadas pelos transportes. Por razões ecológicas, no livro branco exige-se, por conseguinte, a diminuição do grau de dependência do petróleo (presentemente de 98 %) por parte do sector dos transportes através da utilização de combustíveis alternativos, como os biocombustíveis.
- (6) Uma utilização mais intensa de biocombustíveis nos transportes faz parte do pacote de medidas necessárias para dar cumprimento ao Protocolo de Quioto e de qualquer pacote de políticas para o cumprimento de novos compromissos nesta matéria.
- (7) A utilização acrescida de biocombustíveis nos transportes, a par de outros combustíveis alternativos, incluindo o GPL e o GNC, constitui um dos instrumentos com os quais a Comunidade poderá reduzir a dependência das importações de energia e influenciar o mercado dos combustíveis para transportes e, desse modo, a segurança do abastecimento energético a médio e a longo prazo. Tal não diminui, todavia, a importância do cumprimento da legislação comunitária em matéria de qualidade dos combustíveis, emissões dos veículos e qualidade do ar.
- (8) Em consequência dos progressos tecnológicos a maior parte dos veículos actualmente em circulação na União Europeia é capaz de usar sem qualquer problema uma mistura com baixo teor de biocombustível. Os recentes avanços tecnológicos permitem utilizar maiores percentagens de biocombustível na mistura. Há países em que se utilizam já misturas com percentagens de 10 % ou mais de biocombustíveis.
- (9) As frotas cativas oferecem a possibilidade de utilizar uma concentração mais elevada de biocombustíveis. Em algumas cidades existem já frotas cativas que funcionam com biocombustíveis puros, que, em certos casos, contribuíram para melhorar a qualidade do ar nas zonas urbanas. Os Estados-Membros poderão, pois, dar prioridade ao fomento do uso de biocombustíveis nos meios de transporte público.
- (10) A promoção do uso de biocombustíveis nos transportes constitui um passo no sentido de uma mais vasta utilização da biomassa, o que permitirá um desenvolvimento mais extenso dos biocombustíveis no futuro, sem pôr, no entanto, de parte outras opções e, em particular, a do hidrogénio.
- (11) A política de investigação levada a efeito pelos Estados-Membros em torno de uma maior utilização dos biocombustíveis deverá integrar, em grau significativo, o sector do hidrogénio, e promover esta opção, tendo em conta os programas-quadro comunitários pertinentes.

⁽¹⁾ JO C 103 E de 30.4.2002, p. 205 e JO C 331 E de 31.12.2002, p. 291.

⁽²⁾ JO C 149 de 21.6.2002, p. 7.

⁽³⁾ JO C 278 de 14.11.2002, p. 29.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 2 de Julho de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 18 de Novembro de 2002 (JO C 32 E de 11.2.2003, p. 1) e decisão do Parlamento Europeu de 12 de Março de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

- (12) O óleo vegetal puro produzido a partir de plantas oleaginosas, por pressão, extracção ou métodos comparáveis, em bruto ou refinado, mas quimicamente inalterado, pode também ser utilizado como biocombustível em casos específicos, quando a sua utilização for compatível com o tipo de motores e os respectivos requisitos relativos às emissões.
- (13) Os novos tipos de combustíveis devem respeitar as normas técnicas aceites se se pretende que passem a ser mais usados pelos consumidores e fabricantes de automóveis, aumentando a sua penetração no mercado. As normas técnicas são também a base dos requisitos relativos às emissões e respectivo controlo. Poderá ser difícil assegurar o cumprimento por parte dos novos tipos de combustível das actuais normas técnicas, que, em grande medida, foram desenvolvidas para os combustíveis fósseis convencionais. A Comissão e as entidades de normalização devem acompanhar a evolução e ajustar-se a ela com dinamismo, desenvolvendo normas, em particular os parâmetros de volatilidade, que permitam a introdução de novos combustíveis e preservem os requisitos de desempenho ambiental.
- (14) O bioetanol e o biodiesel, quando utilizados para veículos, em estado puro ou em mistura, devem cumprir as normas de qualidade estabelecidas para assegurar um desempenho óptimo dos motores. É de referir que, no caso do biodiesel para os motores diesel, sempre que se optar pelo processo de esterificação, pode ser aplicada a norma prEN 14214 do Comité Europeu de Normalização (CEN), relativa aos ésteres metílicos de ácidos gordos (FAME). O CEN deveria, por conseguinte, estabelecer normas adequadas para outros produtos biocombustíveis para os transportes na União Europeia.
- (15) A promoção do uso de biocombustíveis no respeito de práticas agrícolas e florestais sustentáveis, prevista na regulamentação que rege a Política Agrícola Comum (PAC), poderá criar novas oportunidades para um desenvolvimento rural sustentável numa PAC mais virada para o mercado e orientada em mais larga medida para o mercado europeu, respeitando uma ruralidade que está viva e uma agricultura multifuncional, e poderá abrir um novo mercado para produtos agrícolas inovadores nos actuais e nos futuros Estados-Membros.
- (16) Na sua resolução de 8 de Junho de 1998 ⁽¹⁾, o Conselho aprovou a estratégia e o plano de acção da Comissão para as fontes de energia renováveis e exigiu medidas específicas para o sector dos biocombustíveis.
- (17) O livro verde da Comissão intitulado «Para uma estratégia europeia de segurança do abastecimento energético» fixa como objectivo a substituição de 20 % dos combustíveis convencionais por combustíveis alternativos no sector dos transportes rodoviários até 2020.
- (18) Os combustíveis alternativos só poderão penetrar no mercado se tiverem uma disponibilidade generalizada e forem competitivos.
- (19) Na sua resolução de 18 de Junho de 1998 ⁽²⁾, o Parlamento Europeu apelou a que a quota de mercado dos biocombustíveis fosse aumentada para 2 % ao longo de cinco anos mediante um pacote de medidas, incluindo isenções fiscais, ajuda financeira à indústria transformadora e a imposição de uma percentagem obrigatória de biocombustíveis às companhias petrolíferas.
- (20) O método óptimo para aumentar a parte dos biocombustíveis nos mercados nacionais e comunitário depende da disponibilidade de recursos e matérias-primas, das políticas nacionais e comunitárias de promoção dos biocombustíveis e das disposições fiscais, bem como do envolvimento adequado de todos os intervenientes/partes interessadas.
- (21) As políticas nacionais de promoção da utilização de biocombustíveis não devem conduzir à proibição da livre circulação de combustíveis que cumpram as especificações ambientais harmonizadas constantes da legislação comunitária.
- (22) A promoção da produção e do uso de biocombustíveis poderá contribuir para uma redução da dependência das importações de energia e das emissões de gases com efeito de estufa. Além disso, os biocombustíveis, em estado puro ou em mistura, podem, em princípio, ser utilizados nos veículos automóveis existentes e usar a infra-estrutura de distribuição de combustível actualmente instalada. A mistura de biocombustível com combustíveis fósseis poderá facilitar uma eventual redução de custos em relação ao sistema de distribuição na Comunidade.
- (23) Atendendo a que o objectivo da acção encarada, designadamente a introdução de princípios gerais no sentido da comercialização e distribuição de uma percentagem mínima de biocombustíveis, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros devido à dimensão dessa acção e pode, pois, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio de proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (24) Deve-se promover a investigação e o desenvolvimento tecnológico no domínio da sustentabilidade dos biocombustíveis.
- (25) A utilização acrescida de biocombustíveis deve ser acompanhada por uma análise aprofundada do respectivo impacto ambiental, económico e social, de modo a poder-se decidir se é aconselhável aumentar a quota-parte dos biocombustíveis em relação aos combustíveis convencionais.

⁽¹⁾ JO C 198 de 24.6.1998, p. 1.

⁽²⁾ JO C 210 de 6.7.1998, p. 215.

- (26) Deve ser prevista a possibilidade de adaptar rapidamente a lista de biocombustíveis, a percentagem de conteúdos renováveis e o calendário para a introdução dos biocombustíveis no mercado dos combustíveis para transportes ao progresso técnico e aos resultados de uma avaliação do impacto ambiental na primeira fase do programa de introdução.
- (27) Importa tomar medidas com vista ao rápido desenvolvimento de normas de qualidade para os biocombustíveis a utilizar no sector automóvel, tanto em estado puro como enquanto componentes de uma mistura com combustíveis convencionais. Embora a fracção biodegradável dos resíduos constitua uma fonte potencialmente útil para a produção de biocombustíveis, a norma de qualidade deve ter em conta a possível contaminação presente nos resíduos, a fim de evitar que componentes especiais possam danificar o veículo ou degradar as emissões.
- (28) A promoção do uso de biocombustíveis deve ser consentânea com os objectivos ambientais e de segurança do abastecimento bem como com as medidas e objectivos políticos afins de cada Estado-Membro. Ao proceder a essa promoção, os Estados-Membros poderão estudar formas rentáveis de dar publicidade às possibilidades de utilização dos biocombustíveis.
- (29) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A presente directiva promove a utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis, em substituição do gasóleo ou da gasolina para efeitos de transporte, em cada Estado-Membro, por forma a contribuir para o alcance de objectivos tais como o cumprimento dos compromissos relativos às alterações climáticas, à segurança do abastecimento de forma que não prejudique o ambiente e à promoção das fontes de energia renováveis.

Artigo 2.º

1. Para efeitos da presente directiva, entende-se por:
- a) «Biocombustível», o combustível líquido ou gasoso para transportes produzido a partir de biomassa;
- b) «Biomassa», a fracção biodegradável de produtos e resíduos provenientes da agricultura (incluindo substâncias vegetais e animais), da silvicultura e das indústrias conexas, bem como a fracção biodegradável dos resíduos industriais e urbanos;

c) «Outros combustíveis renováveis», os combustíveis renováveis que não sejam biocombustíveis, obtidos a partir de fontes de energia renováveis tal como se encontram definidas na Directiva 2001/77/CE ⁽²⁾, utilizados para efeitos de transporte;

d) «Teor energético», o poder calorífico inferior de um combustível.

2. São considerados biocombustíveis pelo menos os produtos a seguir indicados:

- a) «Bioetanol»: etanol produzido a partir de biomassa e/ou da fracção biodegradável de resíduos, para utilização como biocombustível;
- b) «Biodiesel»: éster metílico produzido a partir de óleos vegetais ou animais, com qualidade de combustível para motores diesel, para utilização como biocombustível;
- c) «Biogás»: gás combustível produzido a partir de biomassa e/ou da fracção biodegradável de resíduos, que pode ser purificado até à qualidade do gás natural, para utilização como biocombustível, ou gás de madeira;
- d) «Biometanol»: metanol produzido a partir de biomassa, para utilização como biocombustível;
- e) «Bioéter dimetílico»: éter dimetílico produzido a partir de biomassa, para utilização como biocombustível;
- f) «Bio-ETBE (bioéter etil-ter-butílico)»: ETBE produzido a partir do bioetanol; A percentagem volumétrica de bio-ETBE calculada como biocombustível é de 47 %;
- g) «Bio-MTBE (bioéter etil-ter-metílico)»: combustível produzido com base no biometanol. A percentagem volumétrica de bio-MTBE calculada como biocombustível é de 36 %;
- h) «Biocombustíveis sintéticos»: hidrocarbonetos sintéticos ou misturas de hidrocarbonetos sintéticos produzidos a partir de biomassa;
- i) «Biohidrogénio»: hidrogénio produzido a partir de biomassa e/ou da fracção biodegradável de resíduos, para utilização como biocombustível;
- j) «Óleo vegetal puro produzido a partir de plantas oleaginosas»: óleo produzido por pressão, extracção ou métodos comparáveis, a partir de plantas oleaginosas, em bruto ou refinado, mas quimicamente inalterado, quando a sua utilização for compatível com o tipo de motores e os respectivos requisitos relativos a emissões.

Artigo 3.º

1. a) Os Estados-Membros deverão assegurar que seja colocada nos seus mercados uma proporção mínima de biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis, e estabelecem metas indicativas nacionais para o efeito;
- b) i) o valor de referência dessas metas, calculado com base no teor energético, é de 2 % de toda a gasolina e de todo o gasóleo utilizados para efeitos de transporte colocados no mercado, até 31 de Dezembro de 2005,

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ Directiva 2001/77/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Setembro de 2001, relativa à promoção da electricidade produzida a partir de fontes de energia renováveis no mercado interno da electricidade (JO L 283 de 27.10.2001, p. 33).

- ii) o valor de referência dessas metas, calculado com base no teor energético, é de 5,75 % de toda a gasolina e de todo o gasóleo utilizados para efeitos de transporte colocados no mercado, até 31 de Dezembro de 2010.

2. Os biocombustíveis podem ser disponibilizados sob uma das seguintes formas:

- a) Biocombustíveis puros ou em concentração elevada em derivados do petróleo, em conformidade com normas específicas de qualidade para os transportes;
- b) Biocombustíveis misturados com derivados do petróleo, em conformidade com as normas comunitárias que estabelecem as especificações técnicas aplicáveis aos combustíveis para transportes (EN 228 e EN 590);
- c) Líquidos derivados de biocombustíveis, como o ETBE (éter etil-ter-butílico), em que a percentagem de biocombustível é a especificada no n.º 2 do artigo 2.º

3. Os Estados-Membros seguem os efeitos da utilização de biocombustíveis misturados com gasóleo em percentagens superiores a 5 % em veículos não adaptados e, se necessário, tomam medidas para garantir o cumprimento da legislação comunitária pertinente em matéria de normas de emissão.

4. Os Estados-Membros tomam em consideração, nas medidas que adoptarem, o balanço geral climático e ambiental dos vários tipos de biocombustíveis e outros combustíveis renováveis e podem dar prioridade à promoção dos combustíveis cujo balanço ambiental apresentar uma melhor relação custo/eficácia, sem deixarem de atender simultaneamente à competitividade e à segurança do abastecimento.

5. Os Estados-Membros asseguram que o público seja informado da disponibilidade de biocombustíveis e outros combustíveis renováveis. É obrigatória uma rotulagem específica, nos postos de venda, quando as percentagens de biocombustíveis, misturados com derivados do petróleo, excedam o valor-limite de 5 % de ésteres metílicos de ácidos gordos (FAME) ou de 5 % de bioetanol.

Artigo 4.º

1. Os Estados-Membros comunicam à Comissão, antes de 1 de Julho de cada ano:

- as medidas tomadas para promover a utilização dos biocombustíveis, ou de outros combustíveis renováveis, na substituição do gasóleo ou da gasolina no domínio dos transportes,
- os recursos nacionais atribuídos à produção de biomassa para fins energéticos que não os dos transportes, e
- as vendas totais de combustíveis para transportes e a parte de biocombustíveis, puros ou em mistura, e de outros combustíveis renováveis colocados no mercado durante o ano anterior. Se necessário, os Estados-Membros informam de quaisquer condições excepcionais no fornecimento de petróleo bruto ou de produtos do petróleo que tenham afectado a comercialização dos biocombustíveis e outros combustíveis renováveis.

No seu primeiro relatório após a entrada em vigor da presente directiva, os Estados-Membros indicam o nível das respectivas metas indicativas nacionais para a primeira fase. No relatório referente a 2006, os Estados-Membros indicam as respectivas metas indicativas nacionais para a segunda fase.

Nesses relatórios, a diferença entre as metas nacionais e os valores de referência mencionados na alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º deve ser justificada, podendo ser tomados como base os seguintes elementos:

- a) Factores objectivos, tais como o potencial nacional limitado para a produção de biocombustíveis a partir de biomassa;
- b) A quantidade de recursos nacionais atribuídos à produção de biomassa para outras utilizações da energia que não os transportes e as características específicas do mercado nacional no que se refere aos combustíveis destinados aos transportes;
- c) Políticas nacionais que atribuam recursos similares à produção de outros combustíveis para os transportes baseados em fontes de energia renováveis e consentâneas com os objectivos da presente directiva.

2. Até 31 de Dezembro de 2006 e, a partir dessa data, de dois em dois anos, a Comissão elabora um relatório de avaliação destinado ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os progressos registados na utilização de biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis nos Estados-Membros.

Esse relatório deve contemplar pelo menos os seguintes aspectos:

- a) A rentabilidade das medidas adoptadas pelos Estados-Membros com vista a promover a utilização dos biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis;
- b) Os aspectos económicos e o impacto ambiental de um novo aumento na quota-parte dos biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis;
- c) A perspectiva do ciclo de vida dos biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis, tendo em vista indicar possíveis medidas para a futura promoção dos referidos combustíveis que não prejudiquem o clima e o ambiente e que potencialmente se possam tornar competitivos e economicamente viáveis;
- d) A sustentabilidade das culturas utilizadas para a produção de biocombustíveis, e especialmente a utilização dos solos, o grau de intensidade do cultivo, a rotação das culturas e o uso de pesticidas;
- e) A avaliação das incidências diferenciadoras da utilização de biocombustíveis e outros combustíveis renováveis em matéria de alterações climáticas e do seu impacto sobre a redução das emissões de CO₂;
- f) Um estudo de outras opções a mais longo prazo em matéria de medidas relacionadas com a eficiência energética no sector dos transportes.

Com base nesse relatório, a Comissão apresenta, quando adequado, ao Parlamento Europeu e ao Conselho propostas sobre a adaptação do sistema de metas definido no n.º 1 do artigo 3.º. Se nesse relatório se concluir que as metas indicativas podem não ser atingidas por razões não justificadas e/ou não relacionadas com novos dados científicos, essas propostas deverão incidir nas metas nacionais, incluindo eventualmente metas obrigatórias, na forma apropriada.

Artigo 5.º

A lista constante do n.º 2 do artigo 2.º pode ser adaptada ao progresso técnico nos termos do n.º 2 do artigo 6.º Na adaptação dessa lista deve ter-se em conta o impacto ambiental dos biocombustíveis.

Artigo 6.º

1. A Comissão é assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo referido no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 7.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 31 de Dezembro de 2004 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 8.º

A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 9.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 8 de Maio de 2003.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

O Presidente

M. CHRISOCHOÏDIS

II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

CONSELHO

DECISÃO DO CONSELHO

de 13 de Maio de 2003

que autoriza a Alemanha a aplicar uma medida derogatória do artigo 17.º da Sexta Directiva 77/388/CEE relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios

(2003/354/CE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios — sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do su artigo 27.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Por ofício registado no Secretariado-Geral da Comissão em 17 de Dezembro de 2002, as autoridades alemãs solicitaram autorização para prorrogar a aplicação de uma medida derogatória que tinha sido autorizada em conformidade com o artigo 1.º da Decisão 2000/186/CE do Conselho ⁽³⁾.
- (2) A Comissão informou os outros Estados-Membros deste pedido em 17 de Janeiro de 2003.
- (3) A medida derogatória tem por objectivo excluir totalmente do direito à dedução do IVA a que estão sujeitas as despesas relativas a bens e serviços, sempre que a percentagem da sua utilização para fins privados do sujeito passivo ou do seu pessoal ou, mais em geral, para fins alheios à sua empresa é superior a 90 % da sua utilização total. Esta medida de derrogação do artigo 17.º da Directiva 77/388/CEE, na versão que lhe foi dada pelo artigo 28.ºF daquela directiva, justifica-se por uma neces-

sidade de simplificação do imposto sobre o valor acrescentado, e afecta o montante do imposto devido na fase de consumo final de forma negligenciável.

- (4) A autorização caducou em 31 de Dezembro de 2002 embora os elementos de facto e de direito que justificaram a aplicação dessa medida de simplificação, não se tenham alterado e ainda subsistam.
- (5) O período da nova autorização deve, contudo, cessar em 30 de Junho de 2004. Este prazo máximo permitirá reexaminar a medida derogatória à luz do acórdão no processo C-17/01, sobre o qual o Tribunal de Justiça se pronunciará provavelmente em 2003.
- (6) A medida derogatória não tem incidência negativa nos recursos próprios da Comunidade provenientes do IVA,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Em derrogação do n.º 2 do artigo 17.º da Directiva 77/388/CEE, a Alemanha é autorizada a excluir do direito à dedução do IVA a que estão sujeitas as despesas relativas a bens e serviços, sempre que a percentagem da sua utilização para fins privados do sujeito passivo ou do seu pessoal ou, mais em geral, para fins alheios à sua empresa for superior a 90 % da sua utilização total.

Artigo 2.º

A presente decisão é aplicável até 30 de Junho de 2004.

⁽¹⁾ JO L 145 de 13.6.1977, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/93/CE (JO L 331 de 7.12.2002, p. 27).

⁽²⁾ Proposta de 18 de Março de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO L 59 de 4.3.2000, p. 12.

Artigo 3.º

A República Federal da Alemanha é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 13 de Maio de 2003.

Pelo Conselho
O Presidente
M. CHRISOCHOÏDIS

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 9 de Abril de 2003

que altera a Decisão 2003/207/CE relativa a um processo nos termos do artigo 81.º do Tratado CE
(Processo COMP/E-3/36 700 — Gases industriais e medicinais)

[notificada com o número C(2003) 1180]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas inglesa e neerlandesa)

(2003/355/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento n.º 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, primeiro regulamento de execução dos artigos 85.º e 86.º do Tratado ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1216/1999 ⁽²⁾ e, nomeadamente, o seu artigo 3.º e o n.º 2 do seu artigo 15.º,

Tendo em conta a Decisão n.º 2003/207/CE da Comissão, de 24 de Julho de 2002, relativa a um processo nos termos do artigo 81.º do Tratado CE (Processo COMP/E-3/36 700 — Gases industriais e medicinais) ⁽³⁾ (seguidamente designada «a decisão»),

Considerando o seguinte:

- (1) Na decisão, a Comissão concluiu que se realizaram, nas reuniões de Março e Outubro de 1994 discussões anti-concorrenciais sobre «tabelas de preços» e «preços mínimos» aplicados aos pequenos clientes para os gases em garrafas, com o objectivo de chegar a um acordo entre certas empresas, incluindo a Westfalen Gassen Nederland BV (seguidamente designada «Westfalen») ⁽⁴⁾.
- (2) Por conseguinte, concluiu-se que a Westfalen tinha participado nos seguintes acordos/práticas concertadas ⁽⁵⁾:
 - a) Fixação de aumentos de preços, desde Outubro de 1994 até Dezembro de 1995, ou seja, o final do ano em que os aumentos de preços deviam ser aplicados;
 - b) Fixação de períodos de moratória, desde Outubro de 1994 até Janeiro de 1995, para aplicar os aumentos de preços acima referidos;

- c) Fixação de preços mínimos, desde Março de 1994 até Dezembro de 1995, ou seja, o final do ano relativamente ao qual os preços mínimos foram acordados;
- (3) Consequentemente, a Comissão concluiu que a Westfalen cometeu uma infracção ao n.º 1 do artigo 81.º do Tratado entre Março de 1994 e Dezembro de 1995 ⁽⁶⁾ e que participou nos seguintes acordos/práticas concertadas ⁽⁷⁾:
 - a) Fixação de aumentos de preços, desde Outubro de 1994 até Dezembro de 1995;
 - b) Fixação de períodos de moratória, desde Outubro de 1994 até Janeiro de 1995;
 - c) Fixação de preços mínimos, desde Março de 1994 até Dezembro de 1995.
 - (4) A Comissão concluiu que estas infracções justificavam, com base num montante inicial de 0,45 milhões de euros que seriam acrescidos de 15 % no que se refere à duração, um montante de base da coima de 0,51 milhões de euros para a Westfalen ⁽⁸⁾. Tomando em consideração as circunstâncias atenuantes aplicáveis à empresa, a Comissão concluiu que o montante da coima seria fixado em 0,43 milhões de euros, antes de qualquer aplicação da comunicação da Comissão sobre a não aplicação ou a redução de coimas nos processos relativos a acordos, decisões e práticas concertadas («comunicação sobre a não aplicação ou a redução de coimas») ⁽⁹⁾. Uma vez que a comunicação sobre a não aplicação ou a redução de coimas não era aplicável à Westfalen, a Comissão fixou para esta empresa uma coima total de 0,43 milhões de euros ⁽¹⁰⁾.
 - (5) Em 4 de Outubro de 2002, a Westfalen interpôs um recurso ⁽¹¹⁾ junto do Tribunal de Primeira Instância, em que contestava a decisão com base em diversos motivos, alegando, nomeadamente que não participou na reunião de Março de 1994.

⁽⁶⁾ Considerando 433 da decisão.

⁽⁷⁾ Considerando 436 da decisão.

⁽⁸⁾ Considerando 438 da decisão.

⁽⁹⁾ Considerandos 449 e 450 da decisão.

⁽¹⁰⁾ Considerando 460 da decisão.

⁽¹¹⁾ Processo T-303/02 *Westfalen/Comissão* (JO C 305 de 7.12.2002, p. 25).

⁽¹⁾ JO 13 de 21.2.1962, p. 204/62.

⁽²⁾ JO L 148 de 15.6.1999, p. 5.

⁽³⁾ JO L 84 de 1.4.2003, p. 1.

⁽⁴⁾ Considerando 205 da decisão.

⁽⁵⁾ Considerando 393 da decisão.

- (6) Na sequência deste recurso, a Comissão verificou que na sua apreciação tinha cometido um erro factual, uma vez que não tomara em consideração o facto de a Westfalen não ter estado com efeito representada na reunião acima referida de Março de 1994, estando apenas presente na reunião de Outubro de 1994⁽¹⁾.
- (7) Declara-se, por conseguinte, que a Westfalen participou nos seguintes acordos/práticas concertadas:
- Fixação de aumentos de preços, desde Outubro de 1994 até Dezembro de 1995, ou seja, o final do ano em que os aumentos de preços deviam ser aplicados;
 - Fixação de períodos de moratória, desde Outubro de 1994 até Janeiro de 1995, para aplicar os aumentos de preços acima referidos;
 - Fixação de preços mínimos, desde Outubro de 1994 até Dezembro de 1995, ou seja, o final do ano relativamente ao qual os preços mínimos foram acordados.
- (8) Declara-se, por conseguinte, que a Westfalen cometeu uma infracção ao n.º 1 do artigo 81.º do Tratado, entre Outubro de 1994 e Dezembro de 1995 e que participou nos seguintes acordos/práticas concertadas:
- Fixação de aumentos de preços, desde Outubro de 1994 até Dezembro de 1995;
 - Fixação de períodos de moratória, desde Outubro de 1994 até Janeiro de 1995;
 - Fixação de preços mínimos, desde Outubro de 1994 até Dezembro de 1995.
- (9) Consequentemente, partindo do mesmo montante inicial e de um aumento relativo à duração agora reduzido para 10 %, a Comissão deveria ter estabelecido o montante de base da coima a aplicar à Westfalen em 0,49 milhões de euros. A coima resultante da tomada em consideração das circunstâncias atenuantes aplicáveis à empresa e antes de qualquer aplicação da comunicação sobre a não aplicação ou a redução de coimas deve, consequentemente, elevar-se a 0,41 milhões de euros e a coima total aplicável a esta empresa deve elevar-se a 0,41 milhões de euros.
- (10) Esta alteração não tem qualquer consequência para as restantes partes envolvidas na decisão ou para as outras disposições da decisão relativas à Westfalen.
- (11) A diferença entre o montante da coima imposta à Westfalen na decisão, de 0,43 milhões de euros, que foi já pago por esta empresa, e o montante alterado da coima aplicável à Westfalen reduzido através da presente decisão, de 0,41 milhões de euros, ou seja, 0,02 milhões de euros, será reembolsada à empresa,

ADOPTOU A SEGUINTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Decisão 2003/207/CE é alterada do seguinte modo:

- No artigo 1.º, a expressão «Westfalen Gassen Nederland BV desde Março de 1994 até Dezembro de 1995» é substituída pela expressão «Westfalen Gassen Nederland BV desde Outubro de 1994 até Dezembro de 1995».
- No artigo 3.º, a expressão «Westfalen Gassen Nederland BV 0,43 milhões de euros» é substituída pela expressão «Westfalen Gassen Nederland BV 0,41 milhões de euros».

Artigo 2.º

São destinatárias da presente decisão:

AGA AB
S-181 81 Lidingö

Air Liquide BV
De Witbogt 1
5652 AG Eindhoven
Nederland

Air Products Nederland BV
Klaprozenweg 101
Noordpoort
1033 NN Amsterdam
Nederland

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

Messer Nederland BV
Middenweg 17
4782 PM Moerdijk
Nederland

NV Hoek Loos
Havenstraat 1
Postbus 78
3100 AB Schiedam
Nederland

Westfalen Gassen Nederland BV
Rigastraat 20
7418 EW Deventer
Nederland

Feito em Bruxelas, em 9 de Abril de 2003.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão

⁽¹⁾ Ver quadro 5 no ponto 106 da decisão.

DECISÃO DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003
que altera pela segunda vez a Decisão 2003/289/CE relativa a medidas de protecção contra a gripe aviária na Bélgica

[notificada com o número C(2003) 1688]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas francesa e neerlandesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/356/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 90/425/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1990, relativa aos controlos veterinários e zootécnicos aplicáveis ao comércio intracomunitário de certos animais vivos e produtos, na perspectiva da realização do mercado interno ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/33/CE do Conselho ⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 10.º,

Tendo em conta a Directiva 89/662/CEE do Conselho, de 11 de Dezembro de 1989, relativa aos controlos veterinários aplicáveis ao comércio intracomunitário, na perspectiva da realização do mercado interno ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/118/CEE ⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 9.º,

Tendo em conta a Directiva 2002/99/CE do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, que estabelece as regras de polícia sanitária aplicáveis à produção, transformação, distribuição e introdução de produtos de origem animal destinados ao consumo humano ⁽⁵⁾, e, nomeadamente, os nºs 1 e 3 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 16 de Abril de 2003, as autoridades veterinárias belgas informaram a Comissão de uma forte suspeita de ocorrência de gripe aviária na província do Limburgo, que veio depois a ser confirmada oficialmente.
- (2) As autoridades belgas aplicaram de imediato, antes da confirmação oficial da doença, as medidas previstas na Directiva 92/40/CEE do Conselho ⁽⁶⁾ que estabelece medidas comunitárias de luta contra a gripe aviária.
- (3) Por razões de clareza e transparência, e após consulta das autoridades belgas, a Comissão adoptou a Decisão 2003/275/CE, de 16 de Abril de 2003, relativa a medidas de protecção devido a uma forte suspeita de ocorrência de gripe aviária na Bélgica ⁽⁷⁾, que foi subsequentemente substituída pela Decisão 2003/289/CE ⁽⁸⁾ e alterada pela Decisão 2003/317/CE ⁽⁹⁾, reforçando assim as medidas tomadas pela Bélgica.

- (4) Não se registam, desde 27 de Abril, novos casos de gripe aviária na Bélgica, nem surgiram neste país novos casos suspeitos, pelo que se pode concluir que a doença foi devidamente controlada. As explorações avícolas das zonas-tampão estabelecidas foram despovoadas e o repovoamento começará após um período de espera, depois de terem sido realizadas a limpeza e a desinfecção.
- (5) Após um novo período de espera, até 26 de Maio de 2003, e desde que não sejam comunicados novos focos, afigura-se adequado limitar as restrições comerciais em vigor às áreas previamente afectadas pela doença e a uma zona-tampão adequada em redor dessas áreas e permitir o comércio de aves de capoeira vivas e de produtos derivados do resto do território da Bélgica, que pode ser considerado indemne de gripe aviária.
- (6) Os certificados sanitários a utilizar a partir de 26 de Maio de 2003 para as remessas de aves vivas e de ovos para incubação originários da área regionalizada da Bélgica e destinados a outro Estado-Membro ou país terceiro devem ser alterados.
- (7) As medidas estabelecidas na Decisão 2003/289/CE devem ser prorrogadas e adaptadas em função da evolução da doença.
- (8) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Decisão 2003/289/CE é alterada do seguinte modo:

1. O primeiro parágrafo do artigo 3.º passa a ter a seguinte redacção:

«Sem prejuízo das medidas já tomadas no quadro da Directiva 92/40/CEE do Conselho, as autoridades competentes da Bélgica assegurarão que o despovoamento preventivo das explorações avícolas em risco nas zonas submetidas a restrições e nas zonas descritas no anexo e o abate sanitário das outras aves de capoeira e das outras aves mantidas nessas áreas consideradas em risco sejam realizados assim que possível.»

⁽¹⁾ JO L 224 de 18.8.1990, p. 29.

⁽²⁾ JO L 315 de 19.11.2002, p. 14.

⁽³⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 13.

⁽⁴⁾ JO L 62 de 15.3.1993, p. 49.

⁽⁵⁾ JO L 18 de 23.1.2003, p. 11.

⁽⁶⁾ JO L 167 de 22.6.1992, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 99 de 17.4.2003, p. 57.

⁽⁸⁾ JO L 105 de 26.4.2003, p. 24.

⁽⁹⁾ JO L 115 de 9.5.2003, p. 82.

2. É aditado o novo artigo 7.ºA:

«Artigo 7.ºA

1. No entanto, a partir da meia-noite de 26 de Maio de 2003, se

- a) Não forem comunicados na Bélgica novos focos de gripe aviária antes das 17 horas de 26 de Maio de 2003 e
- b) Todos os exames clínicos e testes laboratoriais efectuados na Bélgica em relação com explorações infectadas ou suspeitas de estarem contaminadas com gripe aviária apresentarem resultados negativos,

o artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

“Artigo 1.º

1. Sem prejuízo das medidas já adoptadas pela Bélgica nas zonas de vigilância, no quadro da Directiva 92/40/CEE do Conselho, as autoridades veterinárias belgas devem assegurar que não sejam expedidos das províncias de Antuérpia e do Limburgo para outras partes da Bélgica, para outros Estados-Membros, nem para países terceiros, aves de capoeira vivas, ovos para incubação ou chorumes ou camas frescos, não-transformados e não sujeitos a tratamento térmico de aves de capoeira.

2. Sem prejuízo das medidas adoptadas pela Bélgica nas zonas de vigilância, no quadro da Directiva 92/40/CEE do Conselho, as autoridades veterinárias belgas devem assegurar que não sejam transportados, nas províncias de Antuérpia e Limburgo, aves de capoeira vivas ou ovos para incubação.

3. Em derrogação do n.º 2, a autoridade veterinária competente, adoptando todas as medidas de biossegurança adequadas, em conformidade com os artigos 4.º e 5.º, para evitar a propagação da gripe aviária, pode autorizar o transporte, a partir de áreas situadas fora das zonas de vigilância:

- a) De aves de capoeira para abate imediato, incluindo galinhas poedeiras reformadas, para um matadouro designado pela autoridade veterinária competente;
- b) De pintos do dia e galinhas prontas para a postura, para uma exploração ou abrigo sob controlo oficial em que não sejam mantidas quaisquer outras aves de capoeira;
- c) De ovos para incubação, para um centro de incubação sob controlo oficial.

Se as aves de capoeira transportadas de acordo com as alíneas a) ou b) forem originárias de outro Estado-Membro ou de um país terceiro, o transporte terá de ser

aprovado pelas autoridades belgas e pela autoridade competente do Estado-Membro ou país terceiro de expedição.

4. Em derrogação do n.º 2, a autoridade veterinária competente, adoptando todas as medidas de biossegurança adequadas para evitar a propagação da gripe aviária, pode autorizar o transporte, para explorações situadas nas províncias de Antuérpia e do Limburgo sob controlo oficial, de aves de capoeira vivas e ovos para incubação não proibidos pela Directiva 92/40/CEE do Conselho, nomeadamente no que respeita às movimentações de pintos do dia em conformidade com o disposto no n.º 4, alíneas a), b) e c), do artigo 9.º da mesma.”

2. Para efeitos do disposto no n.º 1, a Bélgica informará a Comissão e os outros Estados-Membros em 26 de Maio de 2003 do cumprimento das condições estabelecidas no n.º 1.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 1.º, os certificados sanitários que acompanham as remessas de aves vivas e de ovos para incubação originários e/ou provenientes do território da Bélgica, com excepção das províncias de Antuérpia e Limburgo, a assinar a partir de 27 de Maio de 2003, desde que sejam respeitadas as condições do n.º 2, incluirão a declaração: “As condições sanitárias da presente remessa respeitam a Decisão 2003/.../CE”.

3. Nas alíneas a) e b) do artigo 4.º, após o termo «devolução», é inserido o seguinte texto:

«, após limpeza e desinfectação em conformidade com a alínea d) ou manuseio sob supervisão oficial e em conformidade com as instruções da autoridade competente a fim de evitar a contaminação cruzada,»

4. No artigo 8.º, a hora e a data «até às 24 horas de 16 de Maio de 2003» são substituídas por «até às 24 horas de 30 de Maio de 2003 »

Artigo 2.º

O Reino da Bélgica é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão

David BYRNE

Membro da Comissão

DECISÃO DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003
que altera pela segunda vez a Decisão 2003/290/CE relativa a medidas de protecção contra a gripe aviária nos Países Baixos

[notificada com o número C(2003) 1689]

(Apenas faz fé o texto em língua neerlandesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/357/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 90/425/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1990, relativa aos controlos veterinários e zootécnicos aplicáveis ao comércio intracomunitário de certos animais vivos e produtos, na perspectiva da realização do mercado interno ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 10.º,

Tendo em conta a Directiva 89/662/CEE do Conselho, de 11 de Dezembro de 1989, relativa aos controlos veterinários aplicáveis ao comércio intracomunitário, na perspectiva da realização do mercado interno ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/118/CEE ⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 9.º,

Tendo em conta a Directiva 2002/99/CE do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, que estabelece as regras de polícia sanitária aplicáveis à produção, transformação, distribuição e introdução de produtos de origem animal destinados ao consumo humano ⁽⁵⁾, e, nomeadamente, os n.ºs 1 e 3 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A partir de 28 de Fevereiro de 2003, os Países Baixos declararam a ocorrência de vários focos de gripe aviária altamente patogénica.
- (2) Os Países Baixos tomaram imediatamente medidas em conformidade com a Directiva 92/40/CEE do Conselho, de 19 de Maio de 1992, que estabelece medidas comunitárias de luta contra a gripe aviária ⁽⁶⁾, com a redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, antes da confirmação oficial da doença.

⁽¹⁾ JO L 224 de 18.8.1990, p. 29.

⁽²⁾ JO L 315 de 19.11.2002, p. 14.

⁽³⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 13.

⁽⁴⁾ JO L 62 de 15.3.1993, p. 49.

⁽⁵⁾ JO L 18 de 23.1.2003, p. 11.

⁽⁶⁾ JO L 167 de 22.6.1992, p. 1.

- (3) Por razões de clareza e transparência, e após consulta das autoridades dos Países Baixos, a Comissão adoptou a Decisão 2003/153/CE, de 3 de Março de 2003, relativa a medidas de protecção devido a uma forte suspeita de ocorrência de gripe aviária nos Países Baixos ⁽⁷⁾, reforçando assim as medidas tomadas por este Estado-Membro.

- (4) Subsequentemente, após consulta das autoridades neerlandesas e avaliação da situação com todos os Estados-Membros, foram adoptadas as Decisões 2003/156/CE ⁽⁸⁾, 2003/172/CE ⁽⁹⁾, 2003/186/CE ⁽¹⁰⁾, 2003/191/CE ⁽¹¹⁾, 2003/214/CE ⁽¹²⁾, 2003/258/CE ⁽¹³⁾, 2003/290/CE ⁽¹⁴⁾ e 2003/318/CE ⁽¹⁵⁾.

- (5) As medidas estabelecidas na Decisão 2003/290/CE devem ser prorrogadas e adaptadas em função da evolução da doença.

- (6) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Decisão 2003/290/CE é alterada do seguinte modo:

1. O n.º 1 do artigo 3.º passa a ter a seguinte redacção:

«Sem prejuízo das medidas já tomadas no quadro da Directiva 92/40/CEE, as competentes autoridades dos Países Baixos assegurarão que o despovoamento preventivo das explorações avícolas em risco nas zonas submetidas a restrições e nas zonas descritas no anexo e o abate sanitário das outras aves de capoeira e das outras aves mantidas nessas áreas consideradas em risco sejam realizados assim que possível.»

⁽⁷⁾ JO L 59 de 4.3.2003, p. 32.

⁽⁸⁾ JO L 64 de 7.3.2003, p. 36.

⁽⁹⁾ JO L 69 de 13.3.2003, p. 27.

⁽¹⁰⁾ JO L 71 de 15.3.2003, p. 30.

⁽¹¹⁾ JO L 74 de 20.3.2003, p. 30.

⁽¹²⁾ JO L 81 de 28.3.2003, p. 48.

⁽¹³⁾ JO L 95 de 11.4.2003, p. 65.

⁽¹⁴⁾ JO L 105 de 26.4.2003, p. 28.

⁽¹⁵⁾ JO L 115 de 9.5.2003, p. 86.

2. Nas alíneas a) e b) do artigo 4.º, após o termo «devolução», é inserido o seguinte texto:

«, após limpeza e desinfecção em conformidade com a alínea d) ou manuseio sob supervisão oficial e em conformidade com as instruções da autoridade competente a fim de evitar a contaminação cruzada.»

3. No artigo 8.º, a hora e a data «até às 24 horas de 16 de Maio de 2003» são substituídas por «até às 24 horas de 30 de Maio de 2003».

Artigo 2.º

Os Países Baixos são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão

David BYRNE

Membro da Comissão

DECISÃO DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003
relativa a medidas de protecção contra a gripe aviária na Alemanha

[notificada com o número C(2003) 1690]

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/358/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 90/425/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1990, relativa aos controlos veterinários e zootécnicos aplicáveis ao comércio intracomunitário de certos animais vivos e produtos, na perspectiva da realização do mercado interno ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/33/CEE do Conselho ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 4 do seu artigo 10.º,

Tendo em conta a Directiva 89/662/CEE do Conselho, de 11 de Dezembro de 1989, relativa aos controlos veterinários aplicáveis ao comércio intracomunitário, na perspectiva da realização do mercado interno ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/118/CEE ⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 9.º,

Tendo em conta a Directiva 2002/99/CE do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, que estabelece as regras de polícia sanitária aplicáveis à produção, transformação, distribuição e introdução de produtos de origem animal destinados ao consumo humano ⁽⁵⁾, e, nomeadamente, os n.ºs 1 e 3 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 9 de Maio, as autoridades veterinárias da Alemanha informaram a Comissão de uma forte suspeita de ocorrência de gripe aviária altamente patogénica num bando de aves no *Land* da Renânia do Norte-Vestefália, confirmada em 13 de Maio de 2003.
- (2) A gripe aviária é uma doença altamente contagiosa das aves de capoeira, que pode constituir uma séria ameaça para o sector avícola.
- (3) As autoridades alemãs aplicaram de imediato, antes da confirmação oficial da doença, as medidas previstas na Directiva 92/40/CEE do Conselho que estabelece medidas comunitárias de luta contra a gripe aviária ⁽⁶⁾.

(4) A Directiva 92/40/CE do Conselho estabelece as medidas mínimas de luta contra a doença a aplicar em caso de surtos de gripe aviária. Atentas as condições epidemiológicas, de criação animal, comerciais e sociais que caracterizam a situação específica, os Estados-Membros podem tomar medidas mais restritivas no domínio de cobertura dessa directiva, se tal for considerado necessário e proporcionado para conter a doença.

(5) Em cooperação com a Comissão, as autoridades alemãs suspenderam o transporte no *Land* da Renânia do Norte-Vestefália de aves de capoeira vivas e ovos para incubação, proibindo também a expedição de aves de capoeira vivas e ovos para incubação. Todavia, atendendo à especificidade da indústria avícola, podem ser autorizadas as deslocações no *Land* da Renânia do Norte-Vestefália de ovos para incubação, de pintos do dia, de galinhas prontas para a postura e de aves de capoeira para abate imediato. Além disso, deve ser proibida a expedição para outras partes da Alemanha, outros Estados-Membros, assim como países terceiros, de chorumes e camas frescos, não-transformados, de aves de capoeira do *Land* da Renânia do Norte-Vestefália.

(6) Por motivos de clareza e transparência, a Comissão, após consulta das autoridades alemãs, adoptou a Decisão 2003/333/CE, de 12 de Maio de 2003, relativa a medidas de protecção devido a uma forte suspeita de ocorrência de gripe aviária na Alemanha ⁽⁷⁾, reforçando, assim, as medidas adoptadas pelas autoridades alemãs.

(7) A carne fresca de aves de capoeira destinada ao comércio intracomunitário deve ser marcada com a marca de salubridade prevista no capítulo XII do anexo I da Directiva 71/118/CEE ⁽⁸⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/79/CE do Conselho ⁽⁹⁾. Para possibilitar a comercialização, no mercado da Alemanha, de carne fresca de aves de capoeira proveniente de aves originárias das zonas de vigilância estabelecidas, devem ser adoptadas disposições especiais para a marcação de salubridade dessa carne.

(8) Para evitar que a doença continue a propagar-se, as autoridades da Alemanha devem reforçar as medidas de biossegurança e higiene, incluindo procedimentos de limpeza e desinfectação, a todos os níveis da produção de aves de capoeira e de ovos.

⁽¹⁾ JO L 224 de 18.8.1990, p. 29.

⁽²⁾ JO L 315 de 19.11.2002, p. 14.

⁽³⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 13.

⁽⁴⁾ JO L 62 de 15.3.1993, p. 49.

⁽⁵⁾ JO L 18 de 23.1.2003, p. 11.

⁽⁶⁾ JO L 167 de 22.6.1992, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 116 de 13.5.2003, p. 28.

⁽⁸⁾ JO L 55 de 8.3.1971, p. 23.

⁽⁹⁾ JO L 13 de 16.1.1997, p. 18.

- (9) A Decisão 90/424/CEE do Conselho relativa a determinadas despesas no domínio veterinário ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 2001/572/CE ⁽²⁾, prevê no n.º 4 do artigo 3.º que a Comissão pode estabelecer todas as medidas necessárias, a executar pelo Estado-membro em causa, para assegurar o êxito da acção. Atendendo à situação actual na Alemanha, afigura-se adequado que todas as aves de capoeira numa zona que circunda um surto de gripe aviária sejam objecto de despovoamento preventivo.
- (10) Tendo em vista uma melhor compreensão da epidemiologia da doença, será realizado um estudo serológico com suínos mantidos em explorações em que tenham sido detectadas aves de capoeira infectadas com gripe aviária.
- (11) As autoridades da Alemanha assegurarão, além disso, a aplicação de medidas cautelares às pessoas em risco.
- (12) Os outros Estados-Membros já adaptaram as medidas que aplicam às operações comerciais e são suficientemente informados pela Comissão, nomeadamente no contexto do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal, acerca do período adequado para a sua aplicação.
- (13) A situação será apreciada na reunião do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal a realizar em 28 de Maio de 2003,
- (14) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. Sem prejuízo das medidas adoptadas pela Alemanha nas zonas de vigilância, no quadro da Directiva 92/40/CEE do Conselho, as autoridades veterinárias alemãs devem assegurar que não sejam expedidos da zona descrita no anexo, para outras partes da Alemanha, para outros Estados-Membros, nem para países terceiros, aves de capoeira vivas, ovos para incubação ou chorumes ou camas frescos, não-transformados e não sujeitos a tratamento térmico de aves de capoeira.
2. Sem prejuízo do n.º 1, os certificados sanitários que acompanham as remessas de aves de capoeira vivas e de ovos para incubação originários da Alemanha não constantes do anexo, incluirão a menção: «As condições sanitárias relativas à presente remessa estão em conformidade com a Decisão 2003/358/CE».
3. Sem prejuízo das medidas adoptadas pela Alemanha nas zonas de vigilância, no quadro da Directiva 92/40/CEE do Conselho, as autoridades veterinárias alemãs devem assegurar que não sejam transportados, na zona descrita no anexo, aves de capoeira vivas ou ovos para incubação.

4. Em derrogação do n.º 3, a autoridade veterinária competente, adoptando todas as medidas de biossegurança adequadas, em conformidade com os artigos 4.º e 5.º, para evitar a propagação da gripe aviária, pode autorizar o transporte na zona descrita no anexo, a partir de áreas situadas fora das zonas de vigilância:

- a) De aves de capoeira para abate imediato, incluindo galinhas poedeiras reformadas, para um matadouro designado pela autoridade veterinária competente;
- b) De pintos do dia e galinhas prontas para a postura, para uma exploração sob controlo oficial em que não sejam mantidas quaisquer outras aves de capoeira;
- c) De ovos para incubação, para um centro de incubação sob controlo oficial.

Se as aves de capoeira transportadas de acordo com as alíneas a) ou b) forem originárias de uma parte da Alemanha não abrangida pelo anexo, de outro Estado-Membro ou de um país terceiro, o transporte terá de ser autorizado pelas autoridades da Alemanha e pela autoridade competente do Estado-Membro ou país terceiro de expedição.

5. Em derrogação do n.º 3, a autoridade veterinária competente, adoptando todas as medidas de biossegurança adequadas para evitar a propagação da gripe aviária, pode autorizar o transporte, sob controlo oficial, para explorações situadas na zona descrita no anexo de aves de capoeira vivas e ovos para incubação não proibidos pela Directiva 92/40/CEE do Conselho, nomeadamente no que respeita às movimentações de pintos do dia em conformidade com o disposto no n.º 4, alíneas a), b) e c), do artigo 9.º da mesma.

6. a) Em derrogação do n.º 1 e das alíneas a) e b) do n.º 4, as autoridades competentes da Alemanha podem autorizar o transporte e a expedição da zona referida na parte B do anexo para outras partes da Alemanha não referidas nesse anexo:

- de aves de capoeira para abate imediato para um matadouro designado pelas autoridades veterinárias competentes,
- de pintos do dia para uma exploração ou abrigo sob controlo oficial em que não sejam mantidas quaisquer outras aves de capoeira;

b) As autoridades competentes velarão por que o transporte e a expedição em conformidade com a alínea a):

- sejam efectuados com todas as medidas de biossegurança adequadas, em conformidade com os artigos 4.º e 5.º, por forma a evitar a propagação da gripe aviária,
- sejam autorizados pelas autoridades competentes de expedição e de destino,
- sejam efectuados num trajecto prescrito, directamente do local de carregamento para o local de destino, sem que sejam efectuados quaisquer outros carregamentos ou descarregamentos de aves de capoeira e outros materiais susceptíveis de propagar a doença;

⁽¹⁾ JO L 224 de 18.8.1990, p. 19.

⁽²⁾ JO L 203 de 28.7.2001, p. 16.

c) As aves de capoeira e os pintos do dia que são objecto de expedição devem ser sujeitos a um exame clínico no local de expedição e no local de destino, em conformidade com os protocolos estabelecidos pelas autoridades competentes.

Artigo 2.º

A carne fresca de aves de capoeira proveniente de aves para abate transportadas na aplicação de todas as medidas de biossegurança apropriadas em conformidade com os artigos 4.º e 5.º e originárias das zonas de vigilância estabelecidas:

- a) Será marcada com uma marca circular em conformidade com as exigências adicionais das autoridades competentes;
- b) Não será expedida para outros Estados-Membros, nem para países terceiros;
- c) Será obtida, cortada, armazenada e transportada separadamente de outra carne fresca de aves de capoeira destinada ao comércio intracomunitário ou à exportação para países terceiros, devendo ser utilizada de forma a evitar a sua incorporação em produtos ou preparados de carne destinados ao comércio intracomunitário ou à exportação para países terceiros, excepto se tiver sido sujeita ao tratamento referido no quadro I, alíneas a), b) ou c), do anexo III da Directiva 2002/99/CE.

Artigo 3.º

Sem prejuízo das medidas já adoptadas no quadro da Directiva 92/40/CEE, as autoridades competentes da Alemanha assegurarão que o despovoamento preventivo das aves de capoeira das explorações de risco nas zonas submetidas a restrições e o abate das outras aves e aves de capoeira dessas áreas consideradas de risco sejam concluídos o mais rapidamente possível.

As medidas de cautelares referidas no primeiro parágrafo serão adoptadas sem prejuízo da Decisão 90/424/CEE do Conselho.

Artigo 4.º

Para aumentar a biossegurança no sector das aves de capoeira, a autoridade veterinária competente da Alemanha assegurará que, na zona descrita no anexo:

- a) Os ovos de mesa só sejam transportados de uma exploração para um local de acondicionamento em embalagens descartáveis, ou então em caixas, tabuleiros ou outros equipamentos não-descartáveis que sejam limpos e desinfectados, em observância da alínea d), antes e depois de cada utilização. Além disso, no caso de ovos de mesa originários de uma zona não abrangida pelo anexo ou de outro Estado-Membro, a autoridade veterinária competente assegurará que as embalagens, caixas, tabuleiros e outros equipamentos não-descartáveis utilizados no transporte dos ovos sejam imediatamente devolvidos após terem sido limpos e desinfectados em conformidade com a alínea d) ou sejam tratados de outra forma sob supervisão oficial e em conformidade com as instruções da autoridade competente para evitar contaminações cruzadas.

b) As aves para abate destinadas a abate imediato sejam transportadas em camiões, em engradados ou gaiolas, que serão obrigatoriamente limpos e desinfectados, em observância da alínea d), antes e depois de cada utilização. Além disso, no caso das aves de capoeira para abate originárias de uma zona não abrangida pelo anexo ou de outro Estado-Membro, a autoridade veterinária competente assegurará que os engradados, as gaiolas e os contentores sejam imediatamente devolvidos após terem sido limpos e desinfectados em conformidade com a alínea d) ou sejam tratados de outra forma sob supervisão oficial e em conformidade com as instruções da autoridade competente para evitar contaminações cruzadas;

- c) Os pintos do dia sejam transportados em embalagens descartáveis, a destruir após utilização;
- d) Os desinfectantes e o método de limpeza e desinfectação sejam aprovados pela autoridade competente.

Artigo 5.º

A autoridade veterinária competente da Alemanha assegurará que, para evitar contactos arriscados, susceptíveis de propagarem a gripe aviária entre explorações, sejam tomadas na zona descrita no anexo medidas de biossegurança estritas a todos os níveis da produção de aves de capoeira e de ovos. O objectivo dessas medidas será, nomeadamente, evitar contactos arriscados que envolvam aves de capoeira, meios de transporte, equipamento e pessoas que entrem ou saiam de explorações de aves de capoeira, locais de acondicionamento de ovos, centros de incubação, matadouros, fábricas de alimentos para animais e unidades de processamento de estrumes e de transformação de subprodutos. Para o efeito, os criadores de aves de capoeira manterão um registo de todas as visitas profissionais às suas explorações e das suas próprias visitas profissionais a outras explorações de aves de capoeira.

Artigo 6.º

1. As autoridades alemãs assegurarão que sejam adoptadas medidas cautelares apropriadas em matéria de prevenção da infecção por gripe aviária das pessoas que trabalhem com aves de capoeira e de outras pessoas em risco. Essas medidas poderão incluir:

- a) A utilização de óculos, luvas e vestuário de protecção;
- b) A vacinação contra a gripe aviária;
- c) Tratamentos profiláticos antivirais.

2. As autoridades alemãs informarão regularmente a Comissão, no quadro do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal, das medidas tomadas.

Artigo 7.º

1. As autoridades alemãs efectuarão investigações serológicas nos suínos mantidos em todas as explorações em que tenham sido detectadas aves de capoeira infectadas pela gripe aviária.

2. Em caso de resultados positivos, os suínos só poderão ser transportados para outras suiniculturas ou para um matadouro depois de uma autorização da autoridade veterinária competente, uma vez comprovado, por testes apropriados subsequentes, ser negligenciável o risco de propagação de vírus da gripe aviária.

3. O transporte para outras suiniculturas só poderá ter lugar depois de levantadas todas as restrições relacionadas com a gripe aviária na exploração de origem.

4. As autoridades alemãs informarão regularmente a Comissão, no quadro do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal, dos resultados do rastreio.

Artigo 8.º

A presente decisão é aplicável até às 24.00 horas de 30 de Maio de 2003.

Artigo 9.º

A Alemanha é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão

David BYRNE

Membro da Comissão

ANEXO

O *Land* da Renânia do Norte-Vestefália, na Alemanha, constituído por:

Parte A: Zona situada a oeste do Reno.

Parte B: Zona situada a leste do Reno.

DECISÃO DA COMISSÃO
de 16 de Maio de 2003
que estabelece requisitos para a prevenção da gripe aviária nas aves sensíveis de determinados
Estados-Membros

[notificada com o número C(2003) 1691]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/359/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 90/425/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1990, relativa aos controlos veterinários e zootécnicos aplicáveis ao comércio intracomunitário de certos animais vivos e produtos, na perspectiva da realização do mercado interno ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/33/CE ⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 10.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 92/40/CEE, de 19 de Maio de 1992, que estabelece medidas comunitárias de luta contra a gripe aviária ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, define as medidas de controlo a aplicar em caso de aparecimento de um foco de gripe aviária nas aves de capoeira, sem prejuízo das disposições comunitárias que regem o comércio intracomunitário.
- (2) A Directiva 92/65/CEE do Conselho, de 13 de Julho de 1992, que define as condições de polícia sanitária que regem o comércio e as importações na Comunidade de animais, sémens, óvulos e embriões não sujeitos, no que se refere às condições de polícia sanitária, às regulamentações comunitárias específicas referidas na secção I do anexo A da Directiva 90/425/CEE ⁽⁴⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1282/2002 da Comissão ⁽⁵⁾, nomeadamente o seu artigo 3.º, estabelece que o comércio e as importações dos animais, sémens, óvulos e embriões em causa não podem ser proibidos ou restringidos por motivos de polícia sanitária que não sejam resultantes da aplicação da legislação comunitária e, nomeadamente, das medidas de salvaguarda eventualmente tomadas.
- (3) A Directiva 1999/22/CE do Conselho, de 29 de Março de 1999, relativa à detenção de animais da fauna selvagem em jardins zoológicos ⁽⁶⁾, nomeadamente o seu artigo 2.º, estabelece uma definição de jardim zoológico.
- (4) Desde 28 de Fevereiro de 2003, os Países Baixos declararam a ocorrência de vários focos de gripe aviária. Desde 16 de Abril de 2003, também a Bélgica declarou

a ocorrência de diversos focos. Em 9 de Maio de 2003, as autoridades veterinárias alemãs informaram a Comissão de que tinham fortes suspeitas, confirmadas em 13 de Maio de 2003, da ocorrência de gripe aviária num bando de aves de capoeira no *Land* da Renânia do Norte-Vestefália.

- (5) A fim de evitar a propagação da infecção, e após avaliação da situação epidemiológica, o abate preventivo das aves de capoeira em risco pode afigurar-se pertinente, podendo as autoridades competentes dos Estados-Membros em causa tomar uma decisão nesse sentido.
- (6) Os Estados-Membros em causa tomaram de imediato medidas, em conformidade com a Directiva 92/40/CEE do Conselho, antes de a doença ter sido oficialmente confirmada.
- (7) Por razões de clareza e de transparência, a Comissão, após consulta das autoridades dos Estados-Membros em causa, adoptou várias decisões tendentes a reforçar as medidas tomadas pelos Estados-Membros.
- (8) Com base na Decisão 2003/214/CE, de 27 de Março de 2003, relativa a medidas de protecção contra a gripe aviária nos Países Baixos ⁽⁷⁾, na Decisão 2003/275/CE, de 16 de Abril de 2003, relativa a medidas de protecção devido a uma forte suspeita de ocorrência de gripe aviária na Bélgica ⁽⁸⁾, e na Decisão 2003/333/CE, de 12 de Maio de 2003, relativa a medidas de protecção devido a uma forte suspeita de ocorrência de gripe aviária na Alemanha ⁽⁹⁾, as autoridades neerlandesas, belgas e alemãs, respectivamente, deram início à evacuação e abate preventivos das aves de capoeira das explorações e zonas de risco, a fim de evitar que o vírus continuasse a propagar-se.
- (9) A Directiva 92/40/CEE não é aplicável no caso de a gripe aviária ser detectada noutras aves. Todavia, nessa eventualidade, compete ao Estado-Membro em causa informar a Comissão de todas as medidas que tomar.
- (10) A fim de proteger raças raras de aves de capoeira e aves em risco de extinção e de salvaguardar a biodiversidade, os Estados-Membros em causa podem decidir de uma vacinação de emergência destes animais sensíveis contra a gripe aviária.

⁽¹⁾ JO L 224 de 18.8.1990, p. 29.

⁽²⁾ JO L 315 de 19.11.2002, p. 14.

⁽³⁾ JO L 167 de 22.6.1992, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 268 de 14.9.1992, p. 52.

⁽⁵⁾ JO L 187 de 16.7.2002, p. 3.

⁽⁶⁾ JO L 94 de 9.4.1999, p. 24.

⁽⁷⁾ JO L 81 de 28.3.2003, p. 48.

⁽⁸⁾ JO L 99 de 17.4.2003, p. 57.

⁽⁹⁾ JO L 116 de 13.5.2003, p. 28.

- (11) Para o efeito, e à luz da evolução da situação da gripe aviária nos Países Baixos e na Bélgica, foi adoptada a Decisão 2003/291/CE da Comissão, de 25 de Abril de 2003, que estabelece requisitos para a prevenção da gripe aviária nas aves sensíveis dos jardins zoológicos da Bélgica e dos Países Baixos⁽¹⁾, que define as medidas aplicáveis no caso de os Estados-Membros em causa decidirem proceder à vacinação de emergência das aves sensíveis contra a gripe aviária.
- (12) A vacinação de emergência, ainda que limitada a categorias especiais de animais não prioritariamente abrangidas pelo comércio, pode contribuir para comprometer o estatuto em matéria de gripe aviária no comércio internacional, e não apenas em relação ao Estado-Membro ou à parte do seu território em que a vacinação for efectuada.
- (13) Nestas circunstâncias, importa definir requisitos especiais aplicáveis ao comércio das aves vacinadas e prever que as informações essenciais relativas à vacinação de emergência constem de um programa a apresentar pelos Estados-Membros em causa à Comissão e aos demais Estados-Membros.
- (14) Os requisitos estabelecidos na presente decisão são aplicáveis aos jardins zoológicos, tal como definidos na Directiva 1999/22/CE, e a outras entidades susceptíveis de deter aves raras sensíveis.
- (15) Por razões de clareza, é conveniente revogar a Decisão 2003/291/CE, substituindo-a pela presente decisão.
- (16) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Para efeitos do disposto na presente decisão, entende-se por:

- «Jardim zoológico» um estabelecimento conforme com o artigo 2.º da Directiva 1999/22/CE do Conselho;
- «organismo, instituto ou centro aprovado» uma entidade conforme com o n.º 1, alínea c), do artigo 2.º da Directiva 92/65/CEE do Conselho;
- «Ave sensível» qualquer espécie de ave susceptível à gripe aviária, mantida num jardim zoológico ou num organismo, instituto ou centro aprovado.

Artigo 2.º

As autoridades veterinárias competentes dos Estados-Membros enunciados no anexo I assegurarão que, para evitar contactos arriscados, susceptíveis de introduzirem e propagarem a gripe aviária, sejam tomadas medidas de biossegurança estritas nos jardins zoológicos e nos organismos, institutos e centros apro-

vados em que sejam mantidas aves sensíveis à doença. O objectivo dessas medidas será, nomeadamente, evitar contactos arriscados com o público ou com explorações de aves de capoeira.

Artigo 3.º

As autoridades veterinárias competentes dos Estados-Membros enunciados no anexo I podem decidir proceder, na observância dos requisitos estabelecidos no anexo III, à vacinação de emergência, contra a gripe aviária, das aves sensíveis que considerem em risco mantidas nos jardins zoológicos e nos organismos, institutos ou centros aprovados e nas zonas dos respectivos territórios enumeradas no anexo II.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros em causa apresentarão oficialmente aos demais Estados-Membros e à Comissão, no Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal, um programa relativo à vacinação de emergência contra a gripe aviária referida no artigo 3.º. O programa conterà, pelo menos, informações pormenorizadas sobre:

- a localização e o endereço exactos dos jardins zoológicos e dos organismos, institutos e centros em que se procederá à vacinação;
- a identificação específica e o número de aves sensíveis;
- a identificação individual das aves a vacinar;
- o tipo de vacina a utilizar e o plano e momento da vacinação;
- os fundamentos da decisão de pôr em prática as medidas;
- o calendário das vacinações a efectuar.

Artigo 5.º

Os Estados-Membros enunciados no anexo I tomarão medidas nacionais conformes à presente decisão e delas informarão de imediato de Comissão.

Artigo 6.º

É revogada a Decisão 2003/291/CE. Todas as referências à decisão revogada devem ser consideradas como tendo sido feitas à presente decisão.

Artigo 7.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 16 de Maio de 2003.

Pela Comissão

David BYRNE

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 105 de 26.4.2003, p. 34.

ANEXO I

- Bélgica;
- Alemanha;
- Países Baixos.

ANEXO II

- A totalidade do território da Bélgica;
- na Alemanha, o território do *Land* da Renânia do Norte-Vestefália, delimitado a Leste pelo Reno e a Oeste pelas fronteiras com os Países Baixos, a Bélgica e o *Land* da Renânia-Palatinado;
- a totalidade do território dos Países Baixos.

ANEXO III

REQUISITOS PARA O RECURSO À VACINAÇÃO DE EMERGÊNCIA NA LUTA CONTRA A GRIPE AVIÁRIA E NA ERRADICAÇÃO DA DOENÇA

1. Âmbito da vacinação a efectuar	A vacinação só abrangerá aves sensíveis de jardins zoológicos e de organismos, institutos ou centros aprovados.
2. Espécies animais a vacinar	Será elaborada e conservada durante, pelo menos, 10 anos uma lista de todas as aves a vacinar, incluindo a identificação individual das mesmas.
3. Duração da vacinação	Todas as aves a vacinar sê-lo-ão o mais rapidamente possível. Cada vacinação será obrigatoriamente concluída no prazo máximo de 96 horas.
4. Regime de imobilização especificamente aplicável aos animais vacinados e aos produtos desses animais	Os animais vacinados não serão comercializados ou transferidos entre jardins zoológicos ou organismos, institutos ou centros aprovados do mesmo Estado-Membro, salvo sob supervisão oficial, nem de outro Estado-Membro, salvo mediante autorização prévia específica do mesmo. Os produtos animais desses animais não entrarão na cadeia alimentar.
5. Identificação e registo especiais dos animais vacinados	Os animais vacinados serão identificáveis individualmente e os seus registos de identidade serão claramente anotados em conformidade. Sempre que possível, será aplicada, no momento da vacinação, uma identificação indelével que indique que os animais foram vacinados.
6. Outros aspectos relativos à vacinação de emergência	
6.1. Execução da campanha de vacinação	A vacinação será efectuada sob a supervisão de um veterinário oficial das autoridades competentes. Serão postas em prática as medidas necessárias para evitar qualquer propagação do vírus. As quantidades de vacina não utilizadas serão devolvidas ao ponto de distribuição da vacina, acompanhadas de um registo escrito do número de animais vacinados e do número de doses utilizadas. Sempre que possível, serão colhidas amostras de sangue antes e pelo menos 30 dias depois da vacinação, para teste serológico da gripe aviária. O registo dos resultados dos testes será conservado durante, pelo menos, 10 anos.
6.2. Vacina a utilizar	A vacina inactivada a utilizar será convenientemente formulada e eficaz contra o tipo de vírus em circulação. Será ainda utilizada de acordo com as instruções do fabricante e/ou das autoridades veterinárias.
6.3. Informações a transmitir à Comissão sobre a execução do programa	Será facultado à Comissão e aos outros Estados-Membros, no quadro do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal, um relatório pormenorizado da execução do programa, incluindo os resultados dos testes efectuados.