

Índice

I Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória

REGULAMENTOS

Regulamento (CE) n.º 600/2008 da Comissão, de 25 de Junho de 2008, 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 601/2008 da Comissão, de 25 de Junho de 2008, relativo a medidas de protecção aplicáveis a determinados produtos da pesca importados do Gabão e destinados ao consumo humano ⁽¹⁾	3
Regulamento (CE) n.º 602/2008 da Comissão, de 25 de Junho de 2008, relativo à atribuição de direitos de importação respeitantes aos pedidos apresentados para o período compreendido entre 1 de Julho de 2008 e 30 de Junho de 2009, no âmbito do contingente pautal aberto pelo Regulamento (CE) n.º 431/2008 para a carne de bovino congelada	6
Regulamento (CE) n.º 603/2008 da Comissão, de 25 de Junho de 2008, relativo à atribuição de direitos de importação para os pedidos apresentados relativamente ao período de 1 de Julho de 2008 a 30 de Junho de 2009, no âmbito dos contingentes pautais abertos pelo Regulamento (CE) n.º 412/2008 para a carne de bovino congelada destinada à transformação	7

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

(continua no verso da capa)

II *Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória*

DECISÕES

Conselho

2008/486/CE:

- ★ **Decisão do Conselho, de 23 de Junho de 2008, que nomeia metade dos membros do Conselho de Administração da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos** 8

ACORDOS

Conselho

- ★ **Informação sobre a data de entrada em vigor do Acordo de Parceria entre a Comunidade Europeia e a República de Quiribati** 10

ACTOS APROVADOS POR ÓRGÃOS INSTITUÍDOS POR ACORDOS INTERNACIONAIS

- ★ **Regulamento n.º 12 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação dos veículos no que respeita à protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão** 11

III *Actos aprovados ao abrigo do Tratado UE*

ACTOS APROVADOS AO ABRIGO DO TÍTULO V DO TRATADO UE

- ★ **Acção Comum 2008/487/PESC do Conselho, de 23 de Junho de 2008, de apoio à universalização e aplicação da Convenção de Otava de 1997 sobre a Proibição da Utilização, Armazenagem, Produção e Transferência de Minas Antipessoal e sobre a sua Destruição, no âmbito da Estratégia Europeia de Segurança** 41

I

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (CE) N.º 600/2008 DA COMISSÃO

de 25 de Junho de 2008

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 1580/2007 da Comissão, de 21 de Dezembro de 2007, que estabelece, no sector das feutas e productos hortícolas, regras de execução dos Regulamentos (CE) n.º 2200/96, (CE) n.º 2201/96 e (CE) n.º 1182/2007 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 1 do artigo 138.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1580/2007 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 138.º do Regulamento (CE) n.º 1580/2007 são fixados como indicado no quadro constante do anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 26 de Junho de 2008.

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

Feito em Bruxelas, em 25 de Junho de 2008.

Pela Comissão

Jean-Luc DEMARTY

*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 350 de 31.12.2007, p. 1.

ANEXO

do Regulamento da Comissão, de 25 de Junho de 2008, 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	MA	60,9
	MK	34,1
	TR	59,6
	ZZ	51,5
0707 00 05	JO	156,8
	MK	22,9
	TR	83,4
	ZZ	87,7
0709 90 70	JO	216,7
	TR	100,0
	ZZ	158,4
0805 50 10	AR	103,2
	TR	135,6
	US	85,8
	ZA	154,5
	ZZ	119,8
0808 10 80	AR	87,3
	BR	79,0
	CL	90,0
	CN	73,8
	NZ	121,7
	US	94,9
	UY	88,3
	ZA	90,6
	ZZ	90,7
0809 10 00	IL	121,6
	TR	194,6
	ZZ	158,1
0809 20 95	TR	365,3
	US	353,8
	ZZ	359,6
0809 30 10, 0809 30 90	IL	144,8
	US	245,1
	ZZ	195,0
0809 40 05	IL	157,7
	TR	131,9
	ZZ	144,8

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 1833/2006 da Comissão (JO L 354 de 14.12.2006, p. 19). O código «ZZ» representa «outras origens».

REGULAMENTO (CE) N.º 601/2008 DA COMISSÃO**de 25 de Junho de 2008****relativo a medidas de protecção aplicáveis a determinados produtos da pesca importados do Gabão e destinados ao consumo humano****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 178/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Janeiro de 2002, que determina os princípios e normas gerais da legislação alimentar, cria a Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos e estabelece procedimentos em matéria de segurança dos géneros alimentícios⁽¹⁾, nomeadamente a alínea b) do n.º 1 do artigo 53.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 178/2002, devem ser adoptadas as medidas necessárias sempre que for evidente que um género alimentício importado de um país terceiro é susceptível de constituir um risco grave para a saúde humana, a saúde animal ou o ambiente, e que esse risco não pode ser combatido satisfatoriamente através das medidas adoptadas pelo(s) Estado(s)-Membro(s) em causa.
- (2) Em 2007, a Comunidade realizou uma inspecção no Gabão, que revelou deficiências graves a nível de determinados produtos da pesca destinados a ser exportados para a Comunidade Europeia. Foram identificadas lacunas graves, nomeadamente no que diz respeito à capacidade de as autoridades do país tomarem medidas correctivas sempre que se registam teores elevados de metais pesados e sulfitos.
- (3) O Regulamento (CE) n.º 1881/2006 da Comissão, de 19 de Dezembro de 2006, que fixa os teores máximos de certos contaminantes presentes nos géneros alimentícios⁽²⁾, estabelece teores máximos de metais pesados autorizados em determinados produtos da pesca.
- (4) A Directiva 95/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 1995, relativa aos aditivos alimentares com excepção dos corantes e dos edulcorantes⁽³⁾, estabelece teores máximos de sulfitos autorizados em determinados produtos da pesca.

- (5) Os Estados-Membros devem, por conseguinte, realizar os devidos controlos em determinados produtos da pesca provenientes do Gabão aquando da sua chegada à fronteira da Comunidade, a fim de assegurar a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1881/2006 e com a Directiva 95/2/CE no que diz respeito, respectivamente, aos metais pesados e aos sulfitos.
- (6) Os Estados-Membros devem utilizar os planos de amostragem e os métodos analíticos adequados a esses controlos. No atinente à amostragem e análise de metais pesados, deve aplicar-se o Regulamento (CE) n.º 333/2007 da Comissão⁽⁴⁾.
- (7) O Regulamento (CE) n.º 178/2002 estabelece o Sistema de Alerta Rápido para os Géneros Alimentícios e Alimentos para Animais, que deve ser utilizado na aplicação do requisito de informação mútua previsto no n.º 2 do artigo 22.º da Directiva 97/78/CE do Conselho⁽⁵⁾. Além disso, os Estados-Membros devem manter a Comissão informada, através de relatórios periódicos, de todos os resultados analíticos dos controlos oficiais realizados no que respeita às remessas de produtos da pesca provenientes do Gabão e abrangidos pelo presente regulamento.
- (8) O presente regulamento deve ser revisto no prazo de um ano, à luz das garantias dadas pelas autoridades competentes do Gabão e com base nos resultados das análises efectuadas pelos Estados-Membros. Pode ser necessária uma nova inspecção da Comissão para verificar as garantias dadas.
- (9) Todas as despesas resultantes da aplicação do presente regulamento devem ser cobradas ao expedidor, ao destinatário ou aos seus agentes.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

⁽¹⁾ JO L 31 de 1.2.2002, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 202/2008 da Comissão (JO L 60 de 5.3.2008, p. 17).

⁽²⁾ JO L 364 de 20.12.2006, p. 5. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1126/2007 (JO L 255 de 29.9.2007, p. 14).

⁽³⁾ JO L 61 de 18.3.1995, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/52/CE (JO L 204 de 26.7.2006, p. 10).

⁽⁴⁾ JO L 88 de 29.3.2007, p. 29.

⁽⁵⁾ JO L 24 de 30.1.1998, p. 9. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/104/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 352).

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O presente regulamento aplica-se aos produtos da pesca provenientes do Gabão e destinados ao consumo humano abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 1881/2006 da Comissão, no que diz respeito aos metais pesados, e pela Directiva 95/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, no que diz respeito aos sulfitos.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem, recorrendo a planos de amostragem e métodos analíticos adequados, garantir que cada remessa de produtos abrangidos pelo artigo 1.º seja submetida às análises necessárias para assegurar que os produtos em causa cumprem as disposições previstas no Regulamento (CE) n.º 1881/2006, no que diz respeito aos metais pesados, e na Directiva 95/2/CE, no que diz respeito aos sulfitos. Para a amostragem e a análise dos metais pesados, aplica-se o disposto no Regulamento (CE) n.º 333/2007.

2. Os Estados-Membros transmitem trimestralmente à Comissão um relatório de todos os resultados analíticos dos controlos oficiais de remessas dos produtos abrangidos pelo artigo 1.º. Este relatório deve ser apresentado no decurso do mês seguinte a cada trimestre (Abril, Julho, Outubro e Janeiro).

3. Deve ser utilizado o modelo comum de relatório estabelecido no anexo ao presente regulamento.

Artigo 3.º

Os Estados-Membros não autorizam as importações dos produtos referidos no artigo 1.º que se determine não estarem em conformidade com as disposições constantes do n.º 1 do artigo 2.º

Artigo 4.º

Todas as despesas resultantes da aplicação do presente regulamento devem ser cobradas ao expedidor, ao destinatário ou aos seus agentes.

Artigo 5.º

O presente regulamento é revisto com base nas garantias dadas pelas autoridades competentes do Gabão e nos resultados das análises referidas no artigo 2.º. Pode ser necessária uma nova inspecção da Comissão para verificar as garantias dadas.

Artigo 6.º

O presente regulamento entra em vigor no sétimo 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 25 de Junho de 2008.

Pela Comissão
Androulla VASSILIOU
Membro da Comissão

REGULAMENTO (CE) N.º 602/2008 DA COMISSÃO
de 25 de Junho de 2008

relativo à atribuição de direitos de importação respeitantes aos pedidos apresentados para o período compreendido entre 1 de Julho de 2008 e 30 de Junho de 2009, no âmbito do contingente pautal aberto pelo Regulamento (CE) n.º 431/2008 para a carne de bovino congelada

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⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1301/2006 da Comissão, de 31 de Agosto de 2006, que estabelece normas comuns aplicáveis à administração de contingentes pautais de importação de produtos agrícolas, regidos por regimes de certificados de importação ⁽²⁾, nomeadamente o n.º 2 do artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 431/2008 da Comissão, de 19 de Maio de 2008, relativo à abertura e ao modo de gestão de um contingente pautal de importação de carne de bovino congelada do código NC 0202 e de produtos do código NC 0206 29 91 ⁽³⁾, abriu um contingente pautal de importação de produtos do sector da carne de bovino.

- (2) Os pedidos de direitos de importação apresentados para o período compreendido entre 1 de Julho de 2008 e 30 de Junho de 2009 excedem as quantidades disponíveis. Importa, pois, determinar em que medida os direitos de importação podem ser concedidos, fixando o coeficiente de atribuição a aplicar às quantidades pedidas,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Às quantidades constantes dos pedidos de direitos de importação relativos ao contingente com o número de ordem 09.4003 apresentados para o período compreendido entre 1 de Julho de 2008 e 30 de Junho de 2009 ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 431/2008 será aplicado um coeficiente de atribuição de 20,564162 %.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 26 de Junho de 2008.

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

Feito em Bruxelas, em 25 de Junho de 2008.

Pela Comissão

Jean-Luc DEMARTY

*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 160 de 26.6.1999, p. 21. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1913/2005 (JO L 307 de 25.11.2005, p. 2). O Regulamento (CE) n.º 1254/1999 será substituído pelo Regulamento (CE) n.º 1234/2007 (JO L 299 de 16.11.2007, p. 1) a partir de 1 de Julho de 2008.

⁽²⁾ JO L 238 de 1.9.2006, p. 13. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 289/2007 (JO L 78 de 17.3.2007, p. 17).

⁽³⁾ JO L 130 de 20.5.2007, p. 3.

REGULAMENTO (CE) N.º 603/2008 DA COMISSÃO**de 25 de Junho de 2008****relativo à atribuição de direitos de importação para os pedidos apresentados relativamente ao período de 1 de Julho de 2008 a 30 de Junho de 2009, no âmbito dos contingentes pautais abertos pelo Regulamento (CE) n.º 412/2008 para a carne de bovino congelada destinada à transformação**

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⁾,Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1301/2006 da Comissão, de 31 de Agosto de 2006, que estabelece normas comuns aplicáveis à administração de contingentes pautais de importação de produtos agrícolas, regidos por regimes de certificados de importação ⁽²⁾, nomeadamente o n.º 2 do artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 412/2008 da Comissão, de 8 de Maio de 2008, relativo à abertura e ao modo de gestão de um contingente pautal de importação de carne de bovino congelada destinada à transformação ⁽³⁾, abriu contingentes pautais para a importação de produtos do sector da carne de bovino.

- (2) Os pedidos de direitos de importação apresentados relativamente ao período compreendido entre 1 de Julho de 2008 a 30 de Junho de 2009 excedem as quantidades disponíveis no que respeita aos direitos abrangidos pelo contingente com o número de ordem 09.4057. Importa, pois, determinar em que medida os direitos de importação podem ser concedidos, fixando o coeficiente de atribuição a aplicar às quantidades pedidas,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Às quantidades constantes dos pedidos de direitos de importação relativos apresentados para o período compreendido entre 1 de Julho de 2008 a 30 de Junho de 2009, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 412/2008, será aplicado um coeficiente de atribuição de 9,748767 % para os direitos relativos ao contingente com o número de ordem 09.4057.

Artigo 2.º

presente regulamento entra em vigor em 26 de Junho de 2008.

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

Feito em Bruxelas, em 25 de Junho de 2008.

Pela Comissão

Jean-Luc DEMARTY

*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 160 de 26.6.1999, p. 21. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1913/2005 (JO L 307 de 25.11.2005, p. 2). Regulamento (CE) n.º 1254/1999 será substituído pelo Regulamento (CE) n.º 1234/2007 (JO L 299 de 16.11.2007, p. 1) a partir de 1 de Julho de 2008.

⁽²⁾ JO L 238 de 1.9.2006, p. 13. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 289/2007 (JO L 78 de 17.3.2007, p. 17).

⁽³⁾ JO L 125 de 9.5.2008, p. 7.

II

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória)

DECISÕES

CONSELHO

DECISÃO DO CONSELHO

de 23 de Junho de 2008

que nomeia metade dos membros do Conselho de Administração da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos

(2008/486/CE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 178/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Janeiro de 2002, que determina os princípios e normas gerais da legislação alimentar, cria a Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos e estabelece procedimentos em matéria de segurança dos géneros alimentícios ⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 1 do artigo 25.º,

Tendo em conta a lista de candidatos apresentada ao Conselho pela Comissão das Comunidades Europeias,

Tendo em conta as opiniões expressas pelo Parlamento Europeu,

Considerando o seguinte:

- (1) É crucial garantir a independência, a elevada qualidade científica, a transparência e a eficácia da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos. A cooperação com os Estados-Membros é igualmente indispensável.
- (2) Os mandatos de metade dos membros do Conselho de Administração da Autoridade expiram em 30 de Junho de 2008.
- (3) Com vista à nomeação de sete novos membros do Conselho de Administração, foram analisadas as candidaturas com base na documentação fornecida pela Comissão e à luz das opiniões expressas pelo Parlamento Europeu.

- (4) O objectivo é garantir o mais elevado nível de competência, um vasto leque de conhecimentos específicos, por exemplo em matéria de gestão e administração pública, e a mais ampla distribuição geográfica possível na União. Três dos membros devem possuir experiência em organizações que representem os consumidores e outros interesses na cadeia alimentar,

DECIDE:

Artigo 1.º

São nomeados membros do Conselho de Administração da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos pelo período de 1 de Julho de 2008 a 30 de Junho de 2012:

- Davies, Sue (*)
- Facelli, Piergiuseppe
- Horst, Matthias (*)
- Pogačnik, Milan
- Ruprich, Jiri
- Turunen, Sinikka (*)
- Url, Bernhard.

⁽¹⁾ JO L 31 de 1.2.2002, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 202/2008 da Comissão (JO L 60 de 5.3.2008, p. 17).

(*) Experiência em organizações que representem consumidores e outros interesses na cadeia alimentar.

Artigo 2.º

A presente decisão é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito no Luxemburgo, em 23 de Junho de 2008.

Pelo Conselho

O Presidente

I. JARC

ACORDOS

CONSELHO

Informação sobre a data de entrada em vigor do Acordo de Parceria entre a Comunidade Europeia e a República de Quiribati

A Comunidade Europeia e o Governo da República de Quiribati notificaram-se, respectivamente em 15 de Novembro de 2007 e em 29 de Abril de 2008, a conclusão dos procedimentos necessários para a entrada em vigor do acordo em epígrafe ⁽¹⁾.

Por conseguinte, o acordo entrou em vigor em 29 de Abril de 2008, nos termos do seu artigo 18.º

⁽¹⁾ JO L 205 de 7.8.2007, p. 3.

ACTOS APROVADOS POR ÓRGÃOS INSTITUÍDOS POR ACORDOS INTERNACIONAIS

Só os textos originais UNECE fazem fé ao abrigo do direito internacional público. O estatuto e a data de entrada em vigor do presente regulamento devem ser verificados na versão mais recente do documento UNECE comprovativo do seu estatuto, TRANS/WP.29/343, disponível no seguinte endereço:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Regulamento n.º 12 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação dos veículos no que respeita à protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão

Integra todo o texto válido até:

Suplemento 3 à série 03 de alterações — Data de entrada em vigor: 23 de Março de 2000

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

- 1.1. O presente regulamento é aplicável ao comportamento do dispositivo de condução dos veículos a motor da categoria M₁ e veículos da categoria N₁ de massa máxima admissível inferior a 1 500 quilogramas no que respeita à protecção do condutor em caso de colisão frontal.
- 1.2. Mediante pedido do fabricante, podem ser homologados nos termos do presente regulamento veículos que não os referidos no ponto 1.1.

2. DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente regulamento:

- 2.1. «Homologação de um veículo» designa a homologação de um modelo de veículo no que respeita à protecção do condutor em relação ao dispositivo de condução em caso de colisão.
- 2.2. «Modelo de veículo» designa uma categoria de veículos a motor que não diferem entre si quanto a aspectos essenciais como:
 - 2.2.1. Veículos movidos por um motor de combustão interna:
 - 2.2.1.1. Estrutura, dimensões, forma e material da parte do veículo situada à frente do comando de direcção.
 - 2.2.1.2. Massa do veículo em ordem de marcha, tal como definida no ponto 2.18;
 - 2.2.2. Veículos movidos por um motor eléctrico:
 - 2.2.2.1. Dimensões, massa, estrutura, formas e materiais constituintes, localização dos componentes do sistema de propulsão, localização da bateria ou dos componentes da bateria de propulsão.
 - 2.2.2.2. Massa do veículo em ordem de marcha, tal como definida no ponto 2.18.
- 2.3. «Homologação de um comando de direcção» designa a homologação de um tipo de comando de direcção no que respeita à protecção do condutor em relação ao dispositivo de condução em caso de colisão;

- 2.4. «Tipo de comando de direcção» designa uma categoria de comandos de direcção que não apresentem entre si diferenças em pontos essenciais como:
- 2.4.1. Estrutura, dimensões, forma e materiais constituintes;
- 2.5. «Comando de direcção» designa o dispositivo de condução, geralmente o volante, accionado pelo condutor;
- 2.6. «Comando de direcção universal» designa um comando de direcção que possa ser montado em mais de um modelo de veículo homologado e em que diferenças na fixação do comando de direcção à coluna de direcção não afectem o comportamento funcional do comando de direcção aquando de uma colisão.
- 2.7. «Almofada de ar» designa um saco flexível concebido com vista a ser insuflado com gás sob pressão e que:
- 2.7.1. Se destina a proteger o condutor do veículo num impacto contra o comando de direcção;
- 2.7.2. É insuflado através de um dispositivo que é accionado em caso de colisão do veículo;
- 2.8. «Aro do comando de direcção» designa o anel exterior quase toroidal do volante, usualmente agarrado pelas mãos do condutor durante a condução;
- 2.9. «Raio» designa uma barra que liga o aro do comando de direcção ao prato;
- 2.10. «Prato» designa a parte do comando de direcção, geralmente no seu centro, que:
- 2.10.1. Liga o comando de direcção ao veio de direcção,
- 2.10.2. Transmite o binário do comando de direcção ao veio de direcção,
- 2.11. «Centro do prato do comando de direcção» designa o ponto à superfície do prato alinhado com o eixo do veio de direcção;
- 2.12. «Plano do comando de direcção» designa, no que respeita ao volante, a superfície plana que divide o aro do volante em partes iguais entre o condutor e a parte da frente do veículo;
- 2.13. «Veio de direcção» designa o elemento que transmite à caixa de direcção o binário exercido sobre o comando de direcção;
- 2.14. «Coluna de direcção» designa o alojamento envolvente do veio da direcção;
- 2.15. «Dispositivo de condução» designa o conjunto formado pelo comando de direcção, a coluna de direcção, os elementos da guarnição, o veio de direcção, a caixa de direcção e todos os outros componentes, nomeadamente os destinados a contribuir para dissipar a energia em caso de impacto contra o comando de direcção;
- 2.16. «Habitáculo» designa o espaço destinado aos passageiros, delimitado pelo tejadilho, piso, paredes laterais, portas, vidraças externas, antepara da frente, plano da antepara do compartimento da retaguarda ou o plano do suporte do encosto do banco traseiro e, se necessário, as divisórias do(s) compartimento(s) que contém(em) os monoblocos da bateria de propulsão do veículo eléctrico.
- 2.17. «Impactor» designa a cabeça factícia, rígida e hemisférica, com 165 milímetros de diâmetro, em conformidade com o n.º 3 do presente regulamento.

- 2.18. «*Massa do veículo em ordem de marcha*» designa a massa do veículo sem ocupantes e sem carga, mas abastecido de combustível, líquido de arrefecimento, lubrificantes, ferramentas e uma roda sobressalente (estas últimas, se fizerem parte do equipamento fornecido de série pelo fabricante do veículo) e compartimento(s) da bateria de propulsão, incluindo os monoblocos da bateria de propulsão do veículo eléctrico.
- 2.19. «*Monobloco*» designa a unidade mais pequena da fonte de energia eléctrica de propulsão.
- 2.20. «*Bateria de propulsão*» designa o conjunto dos blocos que constituem a fonte de energia eléctrica.
- 2.21. «*Compartimento da bateria de propulsão*» designa o compartimento que contém um ou mais monoblocos; um veículo pode não possuir qualquer compartimento ou pode possuir um ou mais.

3. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO

3.1. Modelo de veículo

- 3.1.1. O pedido de homologação de um modelo de veículo no que respeita à protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou seu mandatário devidamente acreditado.
- 3.1.2. O pedido deve ser acompanhado dos documentos adiante referidos, em triplicado, e das seguintes indicações:
- 3.1.2.1. Descrição detalhada do modelo de veículo no que respeita à estrutura, às dimensões, à forma e aos materiais da parte do veículo que se situa à frente do comando de direcção;
- 3.1.2.2. Desenhos do dispositivo de condução e da sua fixação ao quadro e à caixa do veículo, numa escala apropriada e suficientemente detalhados;
- 3.1.2.3. Descrição técnica desse dispositivo;
- 3.1.2.4. Indicação da massa do veículo em ordem de marcha;
- 3.1.2.5. Comprovação de que o comando de direcção foi aprovado em conformidade com o ponto 5.2 do regulamento, se aplicável;
- 3.1.2.6. Comprovação de que o dispositivo de condução cumpre as especificações do ponto 5.2.2 do Regulamento n.º 94, série 01 de alterações, se o pedido de homologação for apresentado pelo requerente nos termos do ponto 5.1.2;
- 3.1.2.7. Comprovação de que o comando de direcção cumpre as especificações do ponto 5.2.1. e 5.2.1.5. do Regulamento n.º 94, série 01 de alterações, se o pedido de homologação for apresentado pelo requerente nos termos do ponto 5.2.1;
- 3.1.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pelos ensaios de homologação:
- 3.1.3.1. Um veículo representativo do modelo de veículo a homologar para o ensaio referido no ponto 5.1;
- 3.1.3.2. À escolha do fabricante, e mediante acordo do serviço técnico, ou um segundo veículo ou as peças do veículo consideradas por aquele como essenciais para o ensaio referido nos pontos 5.2 e 5.3;
- 3.1.3.3. A autoridade competente deve verificar a existência de disposições satisfatórias para garantir o controlo eficaz da conformidade da produção antes de conceder a homologação.

3.2. Tipo de comando de direcção

- 3.2.1. O pedido de homologação de um tipo de comando de direcção, no que respeita à protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão, deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou seu mandatário devidamente acreditado.
- 3.2.2. O pedido deve ser acompanhado dos documentos adiante referidos, em triplicado, e das seguintes indicações:
- 3.2.2.1. Descrição pormenorizada do tipo de comando de direcção no que respeita à estrutura, dimensões e materiais do comando de direcção;
- 3.2.2.2. Desenhos do dispositivo de condução e da sua fixação ao quadro e à caixa do veículo, numa escala apropriada e suficientemente detalhados;
- 3.2.2.3. Comprovação de que o comando de direcção cumpre as especificações do ponto 5.2.1.4 e 5.2.1.5 do Regulamento n.º 94, série 01 de alterações, se o pedido de homologação for apresentado pelo requerente nos termos do ponto 5.2.1.
- 3.2.3. Devem ser apresentados ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação, por iniciativa do fabricante e mediante acordo do serviço técnico, as partes do veículo consideradas por aquele como essenciais para o ensaio referido nos pontos 5.2 e 5.3.

4. HOMOLOGAÇÃO

- 4.1. Deve ser anexada à ficha de homologação uma ficha em conformidade com o modelo especificado nos pontos 4.1.1 ou 4.1.2:
- 4.1.1. Anexo 1-A para os pedidos referidos no ponto 3.1;
- 4.1.2. Anexo 1-B para os pedidos referidos no ponto 3.2;
- 4.2. **Modelo de veículo**
- 4.2.1. Se o veículo apresentado para homologação nos termos do presente regulamento cumprir as prescrições dos n.ºs 5 e 6 e dos Anexos 4, 5 e 6 do presente regulamento, a homologação é concedida.
- 4.2.2. A cada modelo homologado é atribuído um número de homologação. Os dois primeiros algarismos (actualmente 03, correspondendo à série 03 de alterações, que entrou em vigor em 24 de Agosto de 1993) indicam a série que inclui as principais e mais recentes alterações técnicas introduzidas no regulamento à data da concessão da homologação. A mesma parte contratante não pode atribuir o mesmo número ao mesmo modelo de veículo equipado com outro dispositivo de condução ou a outro modelo de veículo, tal como este é definido no ponto 2.2.
- 4.2.3. A concessão, a extensão, a recusa ou a revogação de uma homologação de um modelo de veículo nos termos do presente regulamento devem ser notificadas às partes no acordo que apliquem o presente regulamento, mediante um formulário conforme com o modelo constante do Anexo 1-A do presente regulamento.

- 4.2.4. Nos veículos conformes a modelos de veículos homologados nos termos do presente regulamento, deve ser afixada de maneira visível, num local facilmente acessível e indicado na ficha de homologação, uma marca de homologação internacional composta por:
- 4.2.4.1. Um círculo envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo do país que concedeu a homologação ⁽¹⁾;
- 4.2.4.2. O número do presente regulamento, seguido da letra «R», de um travessão e do número de homologação, à direita do círculo previsto no ponto 4.2.4.1.
- 4.2.5. Se o veículo for conforme com um modelo de veículo homologado, nos termos de um ou mais dos regulamentos anexados ao acordo, no país que concedeu a homologação nos termos do presente regulamento, o símbolo previsto no ponto 4.2.4.1 não terá de ser repetido; nesse caso, os números do regulamento e da homologação e os símbolos adicionais de todos os regulamentos ao abrigo dos quais tiver sido concedida a homologação no país em causa serão dispostos em colunas verticais à direita do símbolo prescrito no ponto 4.2.4.1.
- 4.2.6. A marca de homologação deve ser claramente legível e indelével.
- 4.2.7. A marca de homologação deve ser colocada sobre a chapa de identificação do veículo afixada pelo fabricante ou na sua proximidade.
- 4.3. **Tipo de comando de direcção**
- 4.3.1. Se o comando de direcção apresentado para homologação separada nos termos do presente regulamento cumprir as prescrições dos n.ºs 5 e 6 e dos Anexos 4, 5 e 6 do presente regulamento, a homologação é concedida. A presente disposição só é aplicável a comandos de condução que não incluam uma almofada de ar.
- 4.3.2. A cada tipo homologado é atribuído um número de homologação. Os dois primeiros algarismos (actualmente 03, correspondendo à série 03 de alterações, que entrou em vigor em 24 de Agosto de 1993) indicam a série que inclui as principais e mais recentes alterações técnicas introduzidas no regulamento à data da concessão da homologação. A mesma parte contratante não pode atribuir o mesmo número a outro tipo de comando de direcção, tal como este é definido no ponto 2.4.
- 4.3.3. A concessão, a extensão, a recusa ou a revogação de uma homologação de um tipo de comando de direcção nos termos do presente regulamento devem ser notificadas às partes no acordo que apliquem o presente regulamento, mediante um formulário conforme com o modelo constante do Anexo 1-B do presente regulamento.
- 4.3.4. Nos comandos de condução conformes a comandos de condução homologados nos termos do presente regulamento deve ser afixada de maneira visível, num local facilmente acessível e indicado na ficha de homologação, uma marca de homologação internacional composta por:
- 4.3.4.1. Um círculo envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo do país que concedeu a homologação ⁽²⁾;

⁽¹⁾ 1 para a Alemanha, 2 para a França, 3 para a Itália, 4 para os Países Baixos, 5 para a Suécia, 6 para a Bélgica, 7 para a Hungria, 8 para a República Checa, 9 para a Espanha, 10 para a Jugoslávia, 11 para o Reino Unido, 12 para a Austria, 13 para o Luxemburgo, 14 para a Suíça, 15 (não utilizado), 16 para a Noruega, 17 para a Finlândia, 18 para a Dinamarca, 19 para a Roménia, 20 para a Polónia, 21 para Portugal, 22 para a Federação Russa, 23 para a Grécia, 24 para a Irlanda, 25 para a Croácia, 26 para a Eslovénia, 27 para a Eslováquia, 28 para a Bielorrússia, 29 para a Estónia, 30 (não utilizado), 31 para a Bósnia-Herzegovina, 32 para a Letónia, 33 (não utilizado), 34 para a Bulgária, 35-36 (não utilizados), 37 para a Turquia, 38-39 (não utilizados), 40 para a ex-República Jugoslava da Macedónia, 41 (não utilizado), 42 para a Comunidade Europeia (as homologações são concedidas pelos Estados-Membros utilizando os respectivos símbolos UNECE), 43 para o Japão, 44 (não utilizado), 45 para a Austrália e 46 para a Ucrânia. Os números seguintes serão atribuídos a outros países pela ordem cronológica da sua ratificação ou adesão ao Acordo relativo à adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições; os números assim atribuídos serão comunicados pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas às partes signatárias do Acordo.

⁽²⁾ Ver nota de rodapé do ponto 4.2.4.1.

- 4.3.4.2. O número de homologação colocado por baixo do círculo;
- 4.3.4.3. O símbolo R94-01 no caso de uma homologação nos termos do ponto 5.2.1.
- 4.3.5. A marca de homologação deve ser claramente legível e indelével.
- 4.4. O Anexo 2 do presente regulamento dá exemplos de disposições de marcas de homologação.

5. ESPECIFICAÇÕES

- 5.1. Caso um veículo sem carga em ordem de marcha, sem manequim, seja submetido a uma prova de colisão contra uma barreira a uma velocidade de 48,3 km/h (30 mph), a parte superior da coluna de direcção e do seu veio não se devem deslocar para trás, horizontal e paralelamente ao eixo longitudinal do veículo, mais de 12,7 centímetros em relação a um ponto do veículo não afectado pelo impacto nem mais de 12,7 centímetros verticalmente ⁽¹⁾.
- 5.1.1. No caso de um veículo movido por um motor eléctrico, o ensaio de impacto prescrito no ponto 5.1 será realizado com o interruptor principal da bateria de propulsão na posição «ON» (ligado). Além disso, devem ser cumpridas as seguintes prescrições durante e após o ensaio.
 - 5.1.1.1. Os monoblocos devem permanecer fixados nos seus lugares;
 - 5.1.1.2. Não deve haver fuga de electrólito líquido para o habitáculo; é, porém, admissível uma fuga limitada apenas para o exterior do veículo, desde que a fuga ocorrida durante a primeira hora após o ensaio não exceda 7 por cento do total do electrólito líquido da bateria de propulsão.
 - 5.1.2. As especificações do ponto 5.1 consideram-se cumpridas se o veículo equipado com esse sistema de direcção cumprir as especificações do ponto 5.2.2 do Regulamento n.º 94, série 01 de alterações.
- 5.2. Quando o comando de direcção for atingido por um bloco de ensaio lançado contra este comando a uma velocidade relativa de 24,1 km/h (15 mph), a força exercida sobre o bloco de ensaio pelo comando de direcção não deve ultrapassar 1 111 daN.
 - 5.2.1. Se o comando de direcção estiver equipado com uma almofada de ar no volante, as especificações do ponto 5.2 consideram-se cumpridas se o veículo equipado com esse sistema de direcção cumprir as especificações do ponto 5.2.1.4 e 5.2.1.5 do Regulamento n.º 94, série 01 de alterações.
- 5.3. Quando o comando de direcção for atingido por um impactor lançado contra esse comando a uma velocidade relativa de 24,1 km/h, em conformidade com os procedimentos previstos no Anexo 5, a desaceleração do impactor não deve exceder 80 g durante mais de três milésimos de segundo. A desaceleração deve ser sempre inferior a 120 g com CFC (classe de frequência do canal) de 600 Hz.
- 5.4. O comando de direcção deve ser concebido, construído e montado por forma a que:
 - 5.4.1. Antes do ensaio de impacto prescrito nos pontos 5.2 e 5.3, nenhuma parte da superfície do comando de direcção virada para o condutor, que possa entrar em contacto com uma esfera de 165 milímetros de diâmetro, apresente quaisquer asperezas ou arestas vivas com um raio de curvatura inferior a 2,5 milímetros.

⁽¹⁾ Ver Anexo 3, ponto 3.1.

- 5.4.1.1. Após cada um dos ensaios de impacto prescritos nos pontos 5.2 e 5.3, a parte da superfície do comando de direcção virada para o condutor não apresente quaisquer arestas vivas ou ásperas susceptíveis de aumentar o perigo ou a gravidade das lesões do condutor. Não serão tomadas em consideração pequenas fissuras e fendas superficiais.
- 5.4.1.1.1. Para qualquer saliência que tenha uma parte em material macio de dureza inferior a 50 Shore A montada num suporte rígido, as prescrições do ponto 5.4.1.1 só são aplicáveis ao suporte rígido.
- 5.4.2. O comando de direcção deve ser concebido, construído e montado de forma a não ter elementos ou acessórios, incluindo o comando da buzina e os elementos anexos de guarnição, susceptíveis de prender a roupa ou as jóias do condutor durante as manobras normais de condução.
- 5.4.3. Caso os comandos de direcção se não destinem a fazer parte do equipamento original, deverão satisfazer a especificação quando ensaiados em conformidade com o ponto 2.1.3 do Anexo 4 e o ponto 2.3 do Anexo 5.
- 5.4.4. No que respeita aos «comandos de direcção universais», devem ser cumpridas as prescrições em:
- 5.4.4.1. Toda a gama de ângulos da coluna, devendo efectuar-se ensaios no mínimo no que diz respeito aos ângulos máximo e mínimo da coluna para a gama de modelos de veículos homologados a que os comandos se destinam.
- 5.4.4.2. Toda a gama de posições possíveis do impactor e do bloco de ensaio, relativamente ao comando de direcção, devendo no mínimo efectuar-se ensaios em relação à posição média da gama de modelos de veículo homologados a que os comandos se destinam. Caso se utilize uma coluna de direcção, esta deve ser de um tipo que corresponda às condições relativas ao «caso pior».
- 5.4.5. Caso se utilizem adaptadores por forma a adaptar um único tipo de comando de direcção a uma gama de colunas de direcção e se possa comprovar que, com tais adaptadores, as características de dissipação de energia do sistema não sofrem alterações, todos os ensaios se podem efectuar com único tipo de adaptador.
6. ENSAIOS
- 6.1. O cumprimento das prescrições constantes do n.º 5 deve ser verificado em conformidade com os métodos definidos nos Anexos 3, 4 e 5 do presente regulamento. Todas as medições se devem efectuar com base na norma ISO 6487:1987.
- 6.2. No entanto, podem ser autorizados outros ensaios pelas autoridades homologadoras desde que possa ser demonstrada a sua equivalência. Neste caso, deve ser anexado um relatório aos documentos de homologação em que se descrevam os métodos utilizados e os resultados obtidos.
7. MODIFICAÇÕES E EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO DE UM MODELO DE VEÍCULO OU DE UM TIPO DE COMANDO DE DIRECÇÃO
- 7.1. Qualquer modificação do modelo do veículo ou do comando de direcção deve ser notificada ao serviço administrativo que o homologou. Essa entidade pode então:
- 7.1.1. Considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de ter efeitos adversos apreciáveis e que o veículo ainda cumpre as prescrições; ou

- 7.1.2. Exigir um novo relatório de ensaio ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios.
- 7.2. Sem prejuízo do disposto no ponto 7.1, uma variante do veículo cuja massa em ordem de marcha seja inferior à do veículo sujeito ao ensaio de homologação não deve ser considerada como uma modificação do modelo de veículo.
- 7.3. A confirmação ou recusa da homologação, com especificação das modificações, deve ser comunicada às partes signatárias do acordo que apliquem o presente regulamento, mediante o procedimento indicado nos pontos 4.2.3 ou 4.3.3.
- 7.4. A autoridade responsável pela extensão da homologação atribui um número a essa extensão e informa do facto as restantes partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, por meio de um formulário de comunicação conforme ao modelo apresentado no Anexo 1-A ou Anexo 1-B do presente regulamento.
8. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO
- 8.1. Os veículos ou os comandos de direcção homologados nos termos do presente regulamento devem ser fabricados de modo a serem conformes com o modelo ou tipo homologado, cumprindo as prescrições estabelecidas nos n.ºs 5 e 6.
- 8.2. Para verificar se as prescrições do ponto 8.1 são cumpridas, devem ser realizados controlos adequados da produção.
- 8.3. O titular da homologação deve, em especial:
- 8.3.1. Assegurar a existência de procedimentos para o controlo eficaz da qualidade do veículo ou do comando de direcção;
- 8.3.2. Ter acesso ao equipamento necessário para verificar a conformidade com cada modelo/tipo homologado.
- 8.3.3. Assegurar que os dados dos ensaios sejam registados e que os documentos anexados se mantenham disponíveis durante um período a determinar em acordo com a autoridade administrativa;
- 8.3.4. Analisar os resultados de cada tipo de ensaio, para verificar e assegurar a consistência das características do veículo ou do comando de direcção, tomando em consideração variações admissíveis na produção industrial;
- 8.3.5. Assegurar que para cada modelo de veículo ou tipo de comando de direcção sejam efectuados, pelo menos, os ensaios referentes às medições;
- 8.3.6. Assegurar que caso um conjunto de amostras ou provetes evidenciem não conformidade no tipo de ensaio em questão se proceda a uma nova recolha de amostras e a novos ensaios. Devem ser tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer a conformidade da produção correspondente.
- 8.4. A autoridade competente que tiver concedido a homologação pode verificar em qualquer ocasião os métodos de controlo da conformidade aplicados em cada unidade de produção.
- 8.4.1. Durante cada inspecção, os registos dos ensaios e da produção devem ser apresentados ao inspector.
- 8.4.2. O inspector pode seleccionar aleatoriamente amostras a serem ensaiadas no laboratório do fabricante. O número mínimo de amostras pode ser determinado em função dos resultados das próprias verificações do fabricante.
- 8.4.3. Se o nível da qualidade se revelar insatisfatório ou se parecer ser necessário verificar a validade dos ensaios efectuados em aplicação do ponto 8.4.2, o inspector deve seleccionar amostras para enviar ao serviço técnico que realizou os ensaios de homologação.

- 8.4.4. A autoridade competente pode efectuar qualquer ensaio prescrito no presente regulamento. A frequência normal de inspecções autorizada pela autoridade competente é de uma por ano. No caso de se obterem resultados não satisfatórios durante uma dessas inspecções, a autoridade competente deve assegurar que sejam tomadas todas as medidas necessárias no sentido de restabelecer a conformidade da produção tão rapidamente quanto possível.

9. SANÇÕES PELA NÃO CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

- 9.1. A homologação concedida a um modelo de veículo ou tipo de comando de direcção nos termos do presente regulamento pode ser revogada se as prescrições enunciadas no ponto 8.1 não forem cumpridas ou se o(s) comando(s) de direcção seleccionado(s) não for(em) aprovado(s) nos controlos previstos no ponto 8.2.

- 9.2. Se uma parte no acordo que aplique o presente regulamento revogar uma homologação que havia previamente concedido, deve notificar imediatamente desse facto as restantes partes contratantes que apliquem o presente regulamento, utilizando um formulário conforme com o modelo apresentado no Anexo 1-A ou Anexo 1-B (consoante o caso) do presente regulamento.

10. INSTRUÇÕES

No caso de um tipo de comando de direcção a fornecer separadamente do veículo, a embalagem e as instruções de instalação devem indicar claramente o(s) modelo(s) de veículo a que se destina.

11. INTERRUPÇÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO

Se o titular da homologação cessar definitivamente de fabricar um modelo de veículo ou um tipo de comando de direcção homologado nos termos do presente regulamento, deve informar desse facto a autoridade que concedeu a homologação. Após receber a correspondente comunicação, essa entidade deve do facto informar as outras partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, por meio de um formulário de comunicação conforme com o modelo que consta do Anexo 1-A ou Anexo 1-B (consoante o caso) do presente regulamento.

12. DESIGNAÇÕES E ENDEREÇOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS RESPONSÁVEIS PELA REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS DE HOMOLOGAÇÃO E DOS SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS

As partes no acordo que apliquem o presente regulamento comunicam ao Secretariado das Nações Unidas as designações e os endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização dos ensaios de homologação e dos serviços administrativos que concedem as homologações e aos quais devem ser enviados os certificados de concessão, extensão, recusa ou revogação da homologação emitidos noutros países.

13. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

- 13.1. A contar da data oficial da entrada em vigor da série 03 de alterações ao presente regulamento, nenhuma parte contratante que aplique o presente regulamento pode recusar um pedido de homologação ao abrigo do presente regulamento com a redacção dada pela série 03 de alterações.

13.2. Homologação dos modelos de veículo

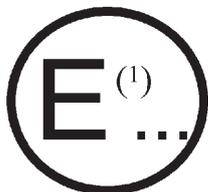
- 13.2.1. Findo o prazo de 36 meses após a entrada em vigor oficial referida no ponto 13.1, as partes contratantes que apliquem o presente regulamento apenas devem homologar veículos com cabina avançada da categoria M₁ e veículos da categoria N₁ de massa inferior a 1,5 toneladas se o modelo de veículo a homologar cumprir as prescrições do presente regulamento com a redacção dada pela série 03 de alterações, excepção feita ao disposto no ponto 5.1 do presente regulamento em relação à deslocação vertical máxima da coluna de direcção, que será aplicável unicamente às novas homologações após um período suplementar de 12 meses.

- 13.2.2. Findo o prazo de 48 meses após a entrada em vigor oficial referida no ponto 13.1, as partes contratantes que apliquem o presente regulamento apenas devem homologar veículos da categoria M₁ sem cabina avançada se o modelo de veículo a homologar cumprir as prescrições do presente regulamento com a redacção dada pela série 03 de alterações.
- 13.2.3. Findo o prazo de 60 meses após a entrada em vigor oficial referida no ponto 13.1, as partes contratantes que apliquem o presente regulamento podem recusar o reconhecimento de homologações de modelos de veículos que não tenham sido concedidas de acordo com a série 03 de alterações do presente regulamento.
- 13.3. **Homologação dos tipos comando de direcção**
- 13.3.1. Findo o prazo de 24 meses após a entrada em vigor oficial referida no ponto 13.1, as partes contratantes que apliquem o presente regulamento apenas devem conceder a homologação se o tipo de comando de direcção a homologar cumprir as prescrições aplicáveis do presente regulamento com a redacção dada pela série 03 de alterações.
- 13.3.2. Findo o prazo de 36 meses após a entrada em vigor oficial referida no ponto 13.1, as partes contratantes que apliquem o presente regulamento podem recusar o reconhecimento de homologações de tipos de comandos de direcção que não tenham sido concedidas de acordo com a série 03 de alterações do presente regulamento.
- 13.3.3. A contar da data oficial da entrada em vigor do suplemento 2 à série 03 de alterações, as partes contratantes não devem conceder homologações separadas a tipos de comando de direcção com almofada de ar.
- 13.3.4. A contar da data oficial da entrada em vigor do suplemento 2 à série 03 de alterações, as partes contratantes podem recusar o reconhecimento de homologações separadas de tipos de comando de direcção com almofada de ar.
-

ANEXO 1-A

COMUNICAÇÃO

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



emitida por: Designação da autoridade administrativa:

.....

.....

.....

referente a ⁽²⁾: CONCESSÃO DA HOMOLOGAÇÃO
 EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO
 RECUSA DA HOMOLOGAÇÃO
 REVOGAÇÃO DA HOMOLOGAÇÃO
 INTERRUÇÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO

de um modelo de veículo no que respeita à protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão, nos termos do Regulamento n.º 12.

N.º de homologação N.º da extensão:

1. Marca ou designação comercial do veículo:
2. Modelo de veículo:
3. Nome e endereço do fabricante:
4. Nome e endereço do mandatário do fabricante, se aplicável:
5. Descrição sumária do dispositivo de condução e dos elementos do veículo que contribuem para a protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão:
6. Massa do veículo durante o ensaio:
 eixo dianteiro:
 eixo traseiro:
 total:
7. Veículo apresentado para homologação em:
8. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação:
9. Data do relatório emitido pelo serviço técnico:
10. Número do relatório emitido pelo serviço técnico:
11. Homologação concedida/recusada/estendida/revogada ⁽²⁾
12. Posição da marca de homologação no veículo:
13. Local:
14. Data:
15. Assinatura:
16. A lista dos documentos entregues ao serviço administrativo que concedeu a homologação figura em anexo à presente comunicação e pode ser obtida a pedido.

⁽¹⁾ Número distintivo do país que procedeu à concessão/extensão/recusa/revogação da homologação (ver disposições relativas à homologação no texto do regulamento).

⁽²⁾ Riscar o que não interessa.

ANEXO 1B

COMUNICAÇÃO

[Formato máximo: A4 (210 x 297mm)]



emitida por: Designação da autoridade administrativa:

.....

referente a ⁽²⁾: CONCESSÃO DA HOMOLOGAÇÃO
 EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO
 RECUSA DA HOMOLOGAÇÃO
 REVOGAÇÃO DA HOMOLOGAÇÃO
 INTERRUPTÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO

de um tipo de comando de direcção no que respeita à protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão, nos termos do Regulamento n.º 12.

N.º de homologação N.º da extensão:

1. Marca ou designação comercial do comando de direcção:
2. Nome e endereço do fabricante:
3. Nome e endereço do mandatário do fabricante, se aplicável:
4. Modelo(s) de veículo em que se pretende montar o comando:
5. Descrição sumária do comando de direcção e dos elementos do veículo que contribuem para a protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão:
6. Comando de direcção apresentado para homologação em:
7. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação:
8. Data do relatório emitido pelo serviço técnico:
9. Número do relatório emitido pelo serviço técnico:
10. Homologação concedida/recusada/estendida/revogada ⁽²⁾
11. Posição da(s) marca(s) de homologação no comando de direcção:
12. Local:
13. Data:
14. Assinatura:
15. A lista dos documentos entregues ao serviço administrativo que concedeu a homologação figura em anexo à presente comunicação e pode ser obtida a pedido.

⁽¹⁾ Número distintivo do país que procedeu à concessão/extensão/recusa/revogação da homologação (ver disposições relativas à homologação no texto do regulamento).

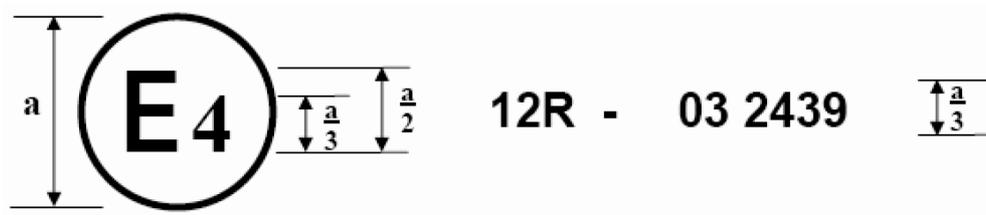
⁽²⁾ Riscar o que não interessa.

ANEXO 2

DISPOSIÇÕES DE MARCAS DE HOMOLOGAÇÃO

MODELO A

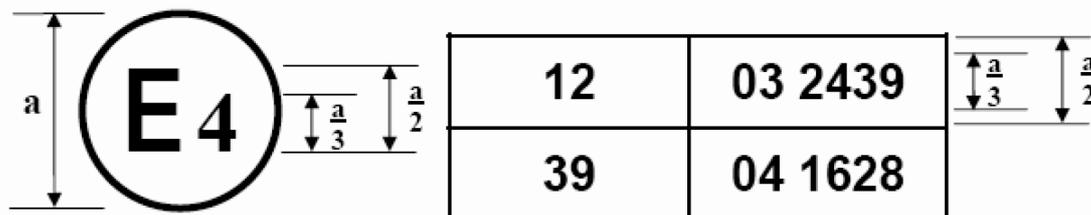
(Ver ponto 4.2.4. do presente regulamento)

**a = 8 mm min.**

A marca de homologação acima indicada, afixada num veículo, indica que o modelo de veículo em causa foi homologado, no que respeita à protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão, nos Países Baixos (E4), nos termos do Regulamento n.º 12. O número de homologação indica que a homologação foi concedida em conformidade com o disposto no Regulamento n.º 12 com a redacção dada pela série 03 de alterações.

MODELO B

(Ver ponto 4.2.5. do presente regulamento)

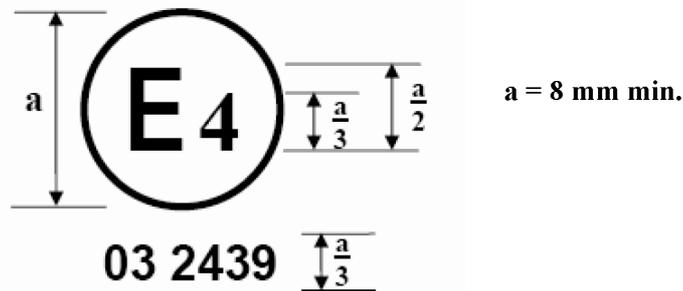
**a = 8 mm min.**

A marca de homologação acima indicada, afixada num veículo, indica que o modelo de veículo em causa foi homologado nos Países Baixos (E4), nos termos dos Regulamentos n.ºs 12 e 39 ⁽¹⁾. Os números de homologação indicam que, nas datas em que as respectivas homologações foram concedidas, o Regulamento n.º 12 incluía a série 03 de alterações e o Regulamento n.º 39 a série 04 de alterações.

⁽¹⁾ O segundo número é dado apenas a título de exemplo.

MODELO C

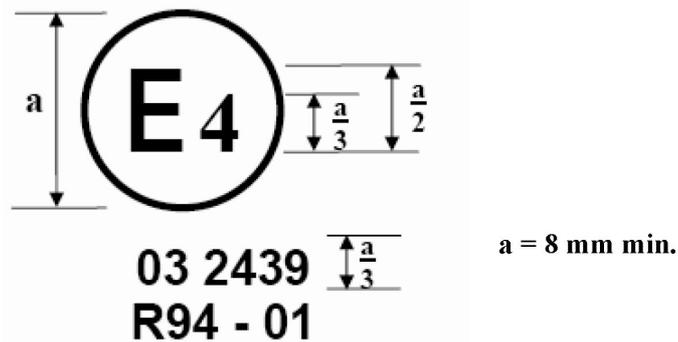
(Ver ponto 4.3.4. do presente regulamento)



A marca de homologação acima indicada, afixada num comando de direcção, indica que o tipo de comando de direcção em causa foi homologado, no que respeita à protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão, nos Países Baixos (E4), nos termos da parte relevante do Regulamento n.º 12 com a redacção dada pela série 03 de alterações.

MODELO D

(Ver n.º 4.3.4.3. do presente regulamento)



A marca de homologação acima indicada, afixada num comando de direcção, indica que o tipo de comando de direcção em causa foi homologado, no que respeita à protecção do condutor contra o dispositivo de condução em caso de colisão, nos Países Baixos (E4), nos termos dos pontos 5.2.1. e/ou 5.3.1. do Regulamento n.º 12 com a redacção dada pela série 03 de alterações.

ANEXO 3

ENSAIO DE IMPACTO FRONTAL CONTRA UMA BARREIRA**1. OBJECTIVO**

Este ensaio tem por objectivo verificar se o veículo está em conformidade com as condições que figuram no ponto 5.1.

2. INSTALAÇÃO, PROCEDIMENTOS E INSTRUMENTOS DE MEDIÇÃO**2.1. Local de ensaio**

O local onde o ensaio é efectuado deve ter uma área suficiente para permitir preparar a pista de lançamento dos veículos, a barreira e as instalações técnicas necessárias ao ensaio. A parte final da pista, pelos menos 5 metros antes da barreira, deve ser horizontal (declive inferior a 3 % medido ao longo de uma distância de um metro), plana e lisa.

2.2. Barreira

A barreira é constituída por um bloco de betão armado com uma largura mínima de 3 metros e uma altura mínima de 1,5 metros. A barreira deve ter uma espessura tal que a sua massa seja de pelo menos 70 toneladas. A superfície frontal deve ser plana, vertical e perpendicular ao eixo da pista de lançamento. Deve encontrar-se recoberta por placas de contraplacado de 19 ± 1 mm de espessura, em bom estado. Poderá interpor-se entre a placa de contraplacado e a barreira uma estrutura de chapa de aço de pelo menos 25 milímetros de espessura. Pode igualmente utilizar-se uma barreira com características diferentes, desde que a área da superfície de impacto seja maior do que a área frontal de choque do veículo em ensaio e conduza a resultados equivalentes.

2.3. Propulsão do veículo

No momento do impacto, o veículo já não deve estar sujeito à acção de qualquer dispositivo adicional de condução ou de propulsão. Deve atingir o obstáculo segundo uma trajectória perpendicular à parede de colisão; o desvio lateral máximo permitido entre a linha vertical média da frente do veículo e a linha vertical média da parede de colisão é de ± 30 cm;

2.4. Estado do veículo

2.4.1. No ensaio, o veículo deve estar equipado com todos os seus componentes e equipamentos normais incluídos na sua massa sem carga em ordem de marcha ou encontrar-se em condições de observar este requisito no que respeita aos componentes e equipamentos relevantes para o habitáculo e à repartição da massa do veículo em ordem de marcha no seu todo.

A pedido do fabricante, e em derrogação do ponto 5.1. do presente regulamento, o ensaio pode efectuar-se com manequins em posição, desde que estes não afectem nunca o movimento do dispositivo de condução. Para efeitos do ensaio, não se deve atender à massa dos manequins.

2.4.2. Caso o veículo seja deslocado por meios externos, o sistema de alimentação de combustível deve estar cheio até pelo menos 90 % da sua capacidade com um líquido não inflamável de densidade entre 0,7 e um. Todos os restantes sistemas (reservatórios de fluido dos travões, radiador, etc.) podem estar vazios.

2.4.3. Caso o veículo seja deslocado através do seu próprio motor, o reservatório de combustível deve estar cheio até pelo menos 90 % da sua capacidade. Todos os restantes reservatórios devem encontrar-se completamente cheios.

Caso o fabricante o pretenda e o serviço técnico o autorize, a alimentação de combustível do motor poderá ser feita através de um reservatório auxiliar de pequena capacidade. Nesse caso, o reservatório de combustível deve estar cheio até pelo menos 90 % da sua capacidade com um líquido não inflamável de densidade entre 0,7 e um.

2.4.4. Caso o fabricante o solicite, o serviço técnico responsável pela realização dos ensaios poderá autorizar a utilização do mesmo veículo, tal como utilizado nos ensaios prescritos por outros regulamentos (incluindo ensaios susceptíveis de afectar a sua estrutura), nos ensaios prescritos no presente regulamento.

2.4.5. Se for regulável, o volante deve ser fixado na posição normal indicada pelo fabricante ou, na falta desta indicação, na posição intermédia de regulação.

2.5. Velocidade de impacto

A velocidade no momento do impacto deve estar compreendida entre 48,3 km/h (30 mph) e 53,1 km/h (33 mph). Todavia, caso o ensaio tenha decorrido com uma velocidade de impacto maior e o veículo observe os requisitos estabelecidos, o referido ensaio deve ser considerado satisfatório.

2.6. Instrumentos de medição

O instrumento utilizado no registo da velocidade referido no ponto 2.5. deve ter uma precisão de $\pm 1\%$.

3. RESULTADOS

3.1. Para a determinação da deslocação para trás e para cima do comando da direcção, efectua-se, durante a colisão, um registo ⁽¹⁾ da variação da distância, medida no sentido horizontal ⁽²⁾, paralelamente ao eixo longitudinal do veículo, e verticalmente, na direcção perpendicular a este eixo, entre a parte superior da coluna de direcção (e do seu veio) e um ponto do veículo que não seja afectado pelo impacto. Deve considerar-se deslocação para trás e para cima o valor mais elevado desta variação assinalado no registo.

3.2. Depois do ensaio, os danos sofridos pelo veículo serão indicados num relatório escrito; deve ser tirada pelo menos uma fotografia de cada uma das seguintes vistas do veículo:

3.2.1. Laterais (direita e esquerda);

3.2.2. Frente;

3.2.3. Inferior;

3.2.4. Zona afectada no interior do habitáculo.

4. FACTORES DE CORRECÇÃO

4.1. Notação

V velocidade registada, em km/h;

m_0 massa do protótipo no estado definido no ponto 2.4 do presente anexo;

m_1 massa do protótipo com a aparelhagem de ensaio;

D_0 variação da distância medida durante o impacto, tal como definida no ponto 3.1 do presente anexo;

D_1 variação da distância utilizada para determinar os resultados do ensaio;

$K_1 =$ o maior dos dois seguintes valores $\frac{(48,3)^2}{V}$ e 0,83;

$K_2 =$ o maior dos dois seguintes valores m_0/m_1 e 0,8.

4.2. A variação corrigida D_1 , utilizada para verificar a conformidade do protótipo com as prescrições do presente regulamento, deve ser calculada através da seguinte fórmula:

$$D_1 = D_0 \cdot K_1 \cdot K_2$$

4.3. É desnecessário o ensaio de impacto frontal contra uma barreira para um veículo idêntico ao protótipo em questão relativamente às características especificadas no ponto 2.2 do presente regulamento e cuja massa m_1 seja superior a m_0 , desde que m_1 não exceda $1,25 m_0$ e a variação corrigida D_2 , obtida a partir da variação D_1 através da fórmula $D_2 = (m_1/m_0) \cdot D_1$, comprove que o novo veículo continua a satisfazer as prescrições do n.º 5 do presente regulamento.

5. MÉTODOS EQUIVALENTES

5.1. A autoridade homologadora poderá autorizar ensaios alternativos, caso possa ser comprovada a respectiva equivalência. Deve ser anexado aos documentos de homologação um relatório que descreva o método utilizado e os resultados obtidos ou os motivos para a não execução do ensaio.

5.2. A responsabilidade pela demonstração de equivalência do método alternativo incumbe ao fabricante, ou ao seu mandatário, que pretenda utilizar tal método.

⁽¹⁾ Este registo pode ser substituído por condições máximas.

⁽²⁾ «Horizontalmente» significa com referência ao habitáculo, estando o veículo imóvel antes do ensaio, não no espaço, durante o movimento do veículo em relação ao solo, significando «verticalmente» no sentido ascendente perpendicular a «horizontalmente».

ANEXO 4

ENSAIO COM O BLOCO DE ENSAIO**1. OBJECTIVO**

Este ensaio tem por objectivo verificar se o veículo está em conformidade com as condições que figuram no ponto 5.2 do presente regulamento.

2. INSTALAÇÕES, PROCEDIMENTOS E INSTRUMENTOS DE MEDIÇÃO**2.1. Montagem do comando de direcção**

2.1.1. O comando deve ser montado na secção da frente do veículo, obtida cortando a carroçaria transversalmente ao nível dos bancos da frente, com a possibilidade de excluir o tejadilho, o pára-brisas e as portas. Esta secção deve ser fixada de modo rígido ao banco de ensaios, por forma a que se não desloque sob o impacto do bloco de ensaio.

A tolerância para o ângulo de montagem do comando deve ser de ± 2 graus em relação ao ângulo de projecto.

2.1.2. Todavia, a pedido do fabricante e mediante acordo do serviço técnico, o comando de direcção pode ser montado sobre uma armação que simule a montagem do dispositivo de condução, desde que o conjunto «armação/dispositivo de condução» tenha, em relação ao conjunto real «secção da frente da carroçaria/dispositivo de condução»:

2.1.2.1 A mesma disposição geométrica;

2.1.2.2. Uma rigidez superior.

2.1.3. Montagem do comando de direcção caso se pretenda unicamente a homologação do comando de direcção. O comando de direcção deve ser ensaiado completo com as suas guarnições. O comando de direcção deve apresentar um espaço mínimo de retracção de 100 milímetros entre o comando de direcção e o banco de ensaios. O veio de direcção deve encontrar-se firmemente fixado ao banco de ensaios por forma a que se não desloque com o impacto (ver figura 2).

2.2. Regulação do dispositivo de condução com vista aos ensaios

2.2.1. No decurso do primeiro ensaio, o comando de direcção deve ser orientado de tal maneira que o seu raio mais rígido fique perpendicular ao ponto de contacto com o bloco de ensaio; se o comando de direcção for um volante, o ensaio deve ser repetido de tal maneira que a parte mais flexível do volante fique perpendicular ao referido ponto de contacto. Se for regulável, o volante deve ser fixado, para ambos os ensaios, na posição normal indicada pelo fabricante ou, na falta desta indicação, na posição intermédia de regulação.

2.2.2. Caso o veículo disponha de um dispositivo para regular a inclinação e a posição do volante, o ensaio deve efectuar-se com este último na posição normal de utilização indicada pelo fabricante e que o laboratório considere representativa no que respeita à dissipação de energia.

2.2.3. Caso o comando de direcção disponha de almofada de ar no volante, o ensaio deve efectuar-se com esta insuflada. A pedido do fabricante e mediante acordo do serviço técnico, o ensaio pode efectuar-se sem a almofada de ar insuflada.

2.3. Bloco de ensaio

O bloco de ensaio tem a forma, as dimensões, a massa e as características indicadas no apêndice ao presente anexo.

2.4. Medições das forças

2.4.1. Mede-se a força máxima horizontal e paralela ao eixo longitudinal do veículo, aplicada ao bloco de ensaio a seguir ao impacto contra o comando de direcção.

2.4.2. Esta força pode ser medida directa ou indirectamente ou calculada a partir de valores medidos durante o ensaio.

2.5. Propulsão do bloco de ensaio

2.5.1. Qualquer método de propulsão é aceitável desde que, quando o bloco de ensaio atingir o comando de direcção, esteja livre de qualquer ligação com o dispositivo propulsor. O bloco de ensaio deve atingir este comando depois de ter efectuado uma trajectória sensivelmente rectilínea, paralela ao eixo longitudinal do veículo.

2.5.2. O ponto H do bloco de ensaio, indicado por uma marca especial, deve ser ajustado por forma a que, antes do impacto, se encontre no plano horizontal que passa no ponto R, tal como indicado pelo fabricante do veículo.

2.6. Velocidade

O bloco de ensaio deve embater no comando de direcção a uma velocidade de 24,1 km/h ^{+ 1,2} (15 mph ^{+ 0,8}). Todavia, caso o ensaio se efectue a uma velocidade de impacto maior e o comando satisfaça os requisitos estabelecidos, o ensaio deve ser considerado satisfatório.

2.7. Instrumentos de medição

2.7.1. Os instrumentos de registo dos parâmetros indicados no ponto 5.2 do presente regulamento devem permitir efectuar as medições com a seguinte precisão:

2.7.1.1. Velocidade do bloco de ensaio: $\pm 2\%$;

2.7.1.2. Registo do tempo: $\pm 1/1\ 000$ segundos;

2.7.1.3. O início do impacto (ponto zero), no instante do primeiro contacto do bloco de ensaio com o comando de direcção, deve ser assinalado nos registos e nos filmes que servem ao exame dos resultados do ensaio.

2.7.1.4. Medição da força

Os instrumentos utilizados devem satisfazer a norma ISO 6487:1987 salvo especificação em contrário no presente regulamento.

2.7.1.4.1. Com os transdutores de carga inseridos no sistema de direcção:

a classe de amplitude do canal deve ser de 1 960 daN (2 000 kg) e a classe de frequência do canal de 600 Hz.

2.7.1.4.2. Com acelerómetros ou transdutores de carga inseridos no bloco de ensaio: devem colocar-se dois acelerómetros unidireccionais simetricamente no plano transversal do centro de gravidade do bloco de ensaio. A classe de amplitude do canal deve ser de 60 g e a classe de frequência do canal de 180 Hz. Serão autorizados outros métodos no que respeita ao número e localização dos acelerómetros de medição, como a divisão da aparelhagem de ensaio em partes distintas em cujo centro de gravidade se colocam acelerómetros com vista à medição da aceleração, horizontal e paralelamente ao eixo longitudinal do veículo.

A força resultante deve ser a força correspondente ao valor máximo da soma das forças calculadas ou directamente medidas em relação a cada uma das partes do bloco de ensaio.

2.8. Temperatura ambiente: estabilizada a 20 °C \pm 5 °C.

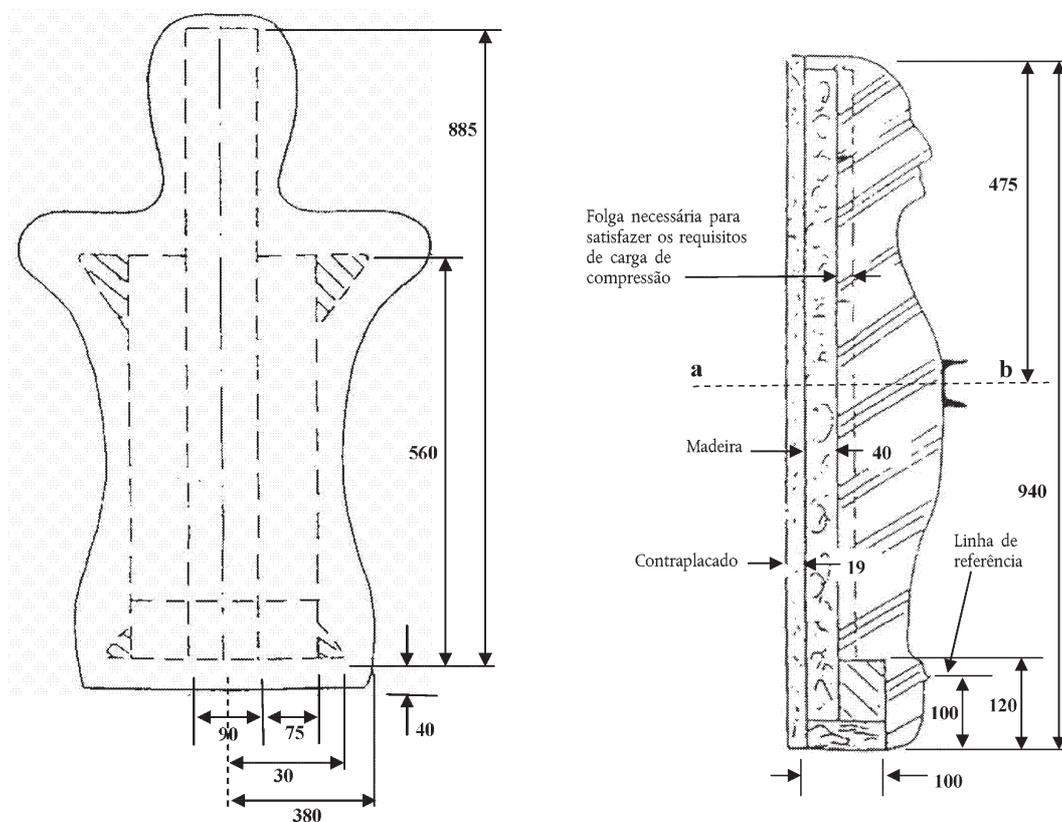
3. RESULTADOS

3.1. Depois do ensaio, os danos sofridos pelo dispositivo de condução são constatados e indicados num relatório escrito; são tiradas pelo menos uma fotografia lateral e uma fotografia frontal da zona «comando de direcção/coluna de direcção/painel de instrumentos».

3.2. O valor máximo da força deve ser medido ou calculado da forma indicada no ponto 2.4.

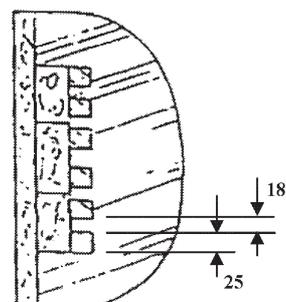
Apêndice

(Massa: 34-36 kg. Bloco de ensaio do tipo tronco com o percentil 50)



Taxa de elasticidade: 107-143 kgf/cm.

O tórax é carregado com um perfil em «U» de 100 milímetros, conforme indicado na figura, perpendicularmente ao eixo longitudinal do bloco e paralelamente à placa de suporte. A carga é medida quando o perfil em «U» se deslocou 12,7 milímetros para dentro do bloco de ensaio.



Corte a-b

Todas as dimensões em mm.

Material semelhante à borracha fixado por correias e fitas adesivas à placa de suporte.

ANEXO 5

Ensaio com a cabeça factícia

1. OBJECTIVO

Este ensaio tem por objectivo verificar se o comando de direcção está em conformidade com as condições que figuram no ponto 5.3 do presente regulamento.

2. INSTALAÇÕES, PROCEDIMENTOS E INSTRUMENTOS DE MEDIÇÃO

2.1. **Generalidades**

2.1.1. O comando de direcção deve ser ensaiado completo com as suas guarnições.

2.1.2. Caso o comando de direcção disponha de almofada de ar no volante, o ensaio deve efectuar-se com esta insuflada. A pedido do fabricante e mediante acordo do serviço técnico, o ensaio pode efectuar-se sem a almofada de ar insuflada.

2.2. **Montagem do comando de direcção caso se pretenda a homologação do comando de direcção no âmbito da homologação do veículo**

2.2.1. O comando deve ser montado na secção da frente do veículo, obtida cortando a carroçaria transversalmente ao nível dos bancos da frente, com a possibilidade de excluir o tejadilho, o pára-brisas e as portas.

Esta secção deve ser fixada de modo rígido ao banco de ensaios, por forma a que se não desloque sob o impacto da cabeça factícia.

A tolerância para o ângulo de montagem do comando deve ser de ± 2 graus em relação ao ângulo de projecto.

2.2.2. Todavia, a pedido do fabricante e mediante acordo do serviço técnico, o comando de direcção pode ser montado sobre uma armação que simule a montagem do dispositivo de condução, desde que o conjunto «armação/dispositivo de condução» tenha, em relação ao conjunto real «secção da frente da carroçaria/dispositivo de condução»:

2.2.2.1. A mesma disposição geométrica;

2.2.2.2. Uma rigidez superior.

2.3. **Montagem do comando de direcção caso se pretenda unicamente a homologação do comando de direcção**

O comando de direcção deve ser ensaiado completo com as suas guarnições. O comando de direcção deve apresentar um espaço mínimo de retracção de 100 milímetros entre o comando de direcção e o banco de ensaios. O veio de direcção deve encontrar-se firmemente fixado ao banco de ensaios por forma a que se não desloque com o impacto (ver figura 1).

2.3.1. Todavia, a pedido do fabricante, o ensaio pode efectuar-se nas condições especificadas no ponto 2.2. Neste caso, a homologação apenas é válida para o(s) modelo(s) de veículo(s) especificado(s).

3. APARELHAGEM DE ENSAIO

3.1. É constituída por um impactor linear rígido e totalmente dirigido com uma massa de 6,8 kg. A sua superfície de impacto é hemisférica, com um diâmetro de 165 mm.

3.2. A cabeça factícia deve estar equipada com dois acelerómetros e um dispositivo de medição da velocidade, todos eles capazes de medir valores no sentido do impacto.

3.3. Instrumentos de medição

3.3.1. Os instrumentos de medição utilizados devem observar a norma ISO 6487:1987. Além disso, devem apresentar as seguintes características:

3.3.2. Aceleração

Classe de amplitude do canal: 150 g CAC

Classe de frequência do canal: 600 CFC Hz

3.3.3. Velocidade

Precisão de $\pm 1\%$

3.3.4. Registo do tempo.

A instrumentação deve permitir o registo da acção durante todo o seu período de duração e a realização de leituras com uma aproximação de um milésimo de segundo. Nos registos utilizados para a análise do ensaio deve assinalar-se o início do impacto, no momento do primeiro contacto entre o impactor e o comando de direcção.

4. MÉTODO DE ENSAIO

4.1. O plano do comando de direcção deve ser perpendicular à direcção do impacto.

4.2. Devem ser sujeitos a impacto um máximo de quatro ou um mínimo de três posições para cada tipo de comando de direcção. Deve utilizar-se um novo comando de direcção em cada impacto. Em impactos sucessivos, o eixo do impactor deve estar alinhado com um dos seguintes pontos:

4.2.1. O centro do prato do comando de direcção;

4.2.2. O ponto de união do raio mais rígido ou mais apoiado com a parte interior do aro do comando de direcção.

4.2.3. O ponto médio do menor arco não apoiado do aro do comando de direcção de forma a que a cabeça factícia não atinja nenhum raio aquando do impacto.

4.2.4. Por iniciativa da autoridade homologadora, a posição do comando de direcção correspondente ao «caso pior».

4.3. O impactor deve embater no comando de direcção a uma velocidade de 24,1 km/h; esta velocidade deve ser alcançada quer através da simples energia de propulsão quer através de um dispositivo de propulsão adicional.

5. RESULTADOS

5.1. Nos ensaios efectuados em conformidade com os processos acima referidos, considera-se como taxa de desaceleração do impactor a média simultânea das leituras dos dois desacelerómetros.

6. MÉTODOS EQUIVALENTES

6.1. A autoridade homologadora poderá autorizar ensaios alternativos, caso possa ser comprovada a respectiva equivalência. Deve ser anexado aos documentos de homologação um relatório que descreva o método utilizado e os resultados obtidos.

6.2. A responsabilidade pela demonstração de equivalência do método alternativo incumbe ao fabricante que pretenda utilizar tal método ou ao seu mandatário.

Figura 1a
Dispositivo de ensaio

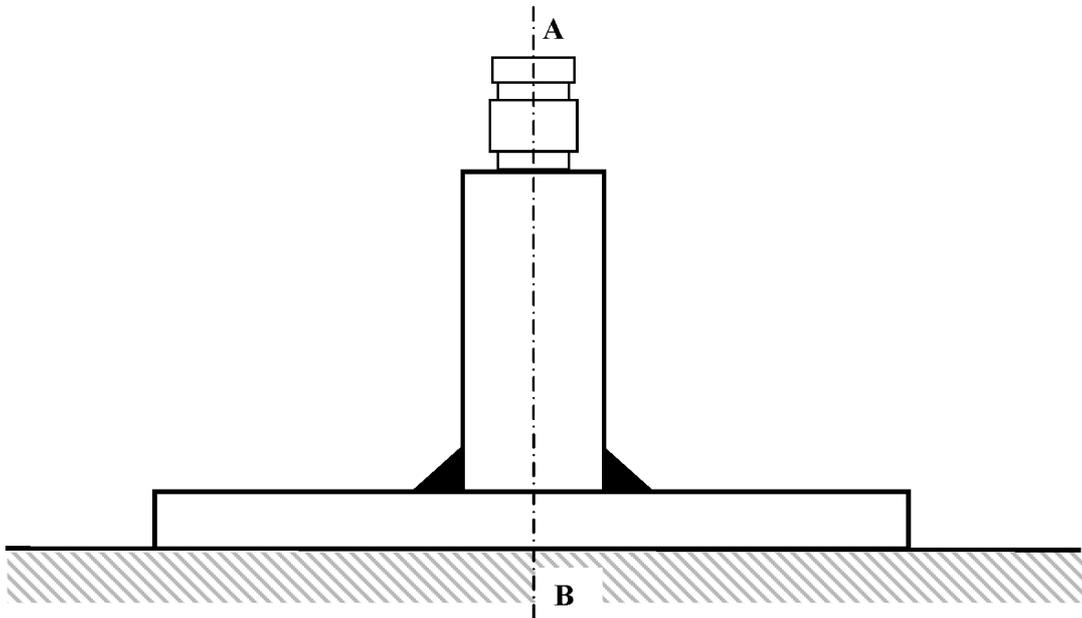
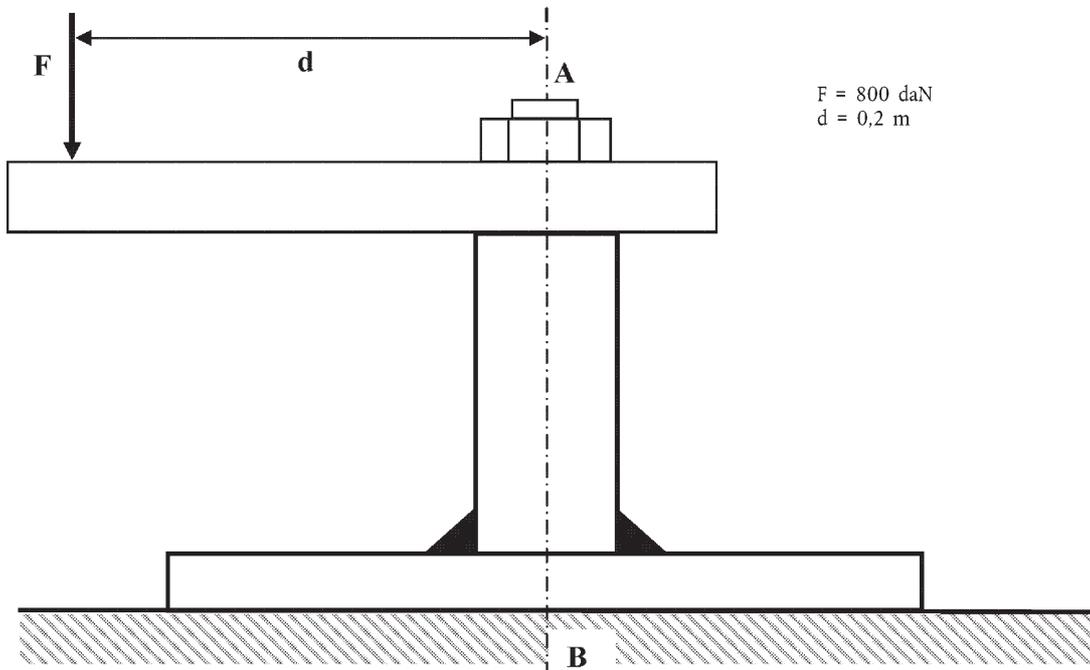


Figura 1b
Medição da rigidez do dispositivo de ensaio



Sob uma carga de 800 daN, que produza um binário de 160 mdaN em relação ao ponto «B», a deslocação do ponto «A» em qualquer sentido deve ser inferior a 2 mm.

ANEXO 6

Procedimento para a determinação do ponto «H» e do ângulo real do tronco para lugares sentados em veículos a motor

1. OBJECTO

Utiliza-se o procedimento descrito no presente anexo para determinar a localização do ponto «H» e do ângulo real do tronco para um ou vários lugares sentados de um veículo a motor e para verificar a relação entre os dados medidos e as especificações de projecto fornecidas pelo fabricante do veículo ⁽¹⁾.

2. DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente anexo:

2.1. «Dados de referência» designa uma ou mais das seguintes características de um lugar sentado:

2.1.1. pontos «H» e «R», e sua relação,

2.1.2. ângulos real e de projecto do tronco, e sua relação.

2.2. «Máquina tridimensional do ponto H» (máquina 3-D H) designa o dispositivo utilizado para determinar o ponto «H» e os ângulos reais do tronco. Este dispositivo é descrito no Apêndice 1 do presente anexo.

2.3. «Ponto H» designa o centro de articulação entre o tronco e a coxa da máquina 3-D H instalada no banco do veículo em conformidade com o n.º 4 deste anexo. O ponto «H» localiza-se no centro do eixo do dispositivo, entre os botões de mira do ponto «H» de cada lado da máquina. O ponto «H» corresponde teoricamente ao ponto «R» (sobre tolerâncias, ver ponto 3.2.2 deste anexo). Uma vez determinado de acordo com o procedimento descrito no n.º 4, o ponto «H» é considerado como fixo em relação à estrutura do assento do banco e como movendo-se com este quando o banco é regulado.

2.4. «Ponto «R»» ou «ponto de referência do lugar sentado» designa um ponto definido pelo fabricante do veículo para cada lugar sentado e estabelecido relativamente ao sistema tridimensional de referência;

2.5. «Linha do tronco» designa a linha de centros da haste da máquina 3-D H, quando a haste estiver na posição totalmente para trás;

2.6. «Ângulo real do tronco» designa o ângulo entre a vertical que passa pelo ponto «H» e o eixo do tronco, medido com o quadrante angular traseiro da máquina 3-D H. O ângulo real do tronco corresponde teoricamente ao ângulo de projecto (sobre tolerâncias, ver ponto 3.2.2. deste anexo);

2.7. «Ângulo de projecto do tronco» designa o ângulo medido entre a vertical que passa pelo ponto «R» e a linha do tronco, numa posição que corresponde à posição projectada pelo fabricante do veículo para o encosto do banco;

2.8. «Plano médio do ocupante» (PMO) designa o plano médio da máquina 3-D H colocada em cada lugar sentado designado; é representado pela coordenada do ponto «H» no eixo dos YY. Nos bancos individuais, o plano médio do banco coincide com o plano médio do ocupante. Nos outros bancos, o plano médio do ocupante é especificado pelo fabricante;

2.9. «Sistema tridimensional de referência» designa o sistema descrito no Apêndice 2 ao presente anexo;

2.10. «Pontos de referência» designa pontos físicos (furos, superfícies, marcas ou entalhes) na carroçaria do veículo definidos pelo fabricante.

2.11. «Atitude do veículo para a medição» designa a posição do veículo definida pelas coordenadas dos pontos de referência no sistema tridimensional de referência.

⁽¹⁾ Nos lugares sentados, com excepção dos da frente, para os quais o ponto «H» não possa ser determinado utilizando a «máquina tridimensional do ponto H» ou outros procedimentos, o ponto «R» indicado pelo fabricante poderá, se assim o entender a autoridade competente, ser tomado como referência.

3. PRESCRIÇÕES

3.1. Apresentação dos dados

Para cada lugar sentado, cujos dados de referência são necessários para demonstrar o cumprimento das disposições do presente regulamento, deve ser apresentada a totalidade ou uma selecção adequada dos seguintes dados, sob a forma indicada no Apêndice 3 do presente anexo:

- 3.1.1. as coordenadas do ponto «R» relativas ao sistema tridimensional de referência;
- 3.1.2. ângulo de projecto do tronco;
- 3.1.3. todas as indicações necessárias para regular o banco (se for regulável) na posição de medição definida no ponto 4.3 deste anexo.

3.2. Relação entre os dados medidos e as especificações de projecto

- 3.2.1. As coordenadas do ponto «H» e o valor do ângulo real do tronco, obtidos pelo procedimento estabelecido no n.º 4 a seguir, devem ser comparados, respectivamente, com as coordenadas do ponto «R» e o valor do ângulo de projecto do tronco indicado pelo fabricante do veículo.
- 3.2.2. As posições relativas dos pontos «R» e «H» e a relação entre os ângulos de projecto e real do tronco serão consideradas satisfatórias para o lugar sentado em questão se o ponto «H», tal como definido pelas suas coordenadas, se encontrar no interior de um quadrado de 50 mm de lado, de lados horizontais e verticais, cujas diagonais se intersectam no ponto «R», e se o ângulo real do tronco não diferir mais de 5° em relação ao ângulo de projecto do tronco.
- 3.2.3. Se estas condições estiverem cumpridas, o ponto «R» e o ângulo de projecto do tronco serão utilizados para demonstrar a conformidade com as disposições do presente regulamento.
- 3.2.4. Se o ponto «H» ou o ângulo real do tronco não cumprirem as prescrições do ponto 3.2.2, o ponto «H» e o ângulo real do tronco devem ser determinados mais duas vezes (três vezes no total). Se os resultados de duas destas três operações cumprirem as prescrições, aplicam-se as condições do ponto 3.2.3.
- 3.2.5. Se os resultados de pelo menos duas das três operações descritas no ponto 3.2.4 não cumprirem as prescrições do ponto 3.2.2 ou se a verificação não puder ser realizada porque o fabricante do veículo não forneceu informações relativas à posição do ponto «R» ou relativas ao ângulo de projecto do tronco, devem utilizar-se o baricentro dos três pontos obtidos ou a média dos três ângulos medidos em todos os casos em que se faça referência ao ponto «R» ou ao ângulo de projecto do tronco no presente regulamento.

4. PROCEDIMENTO PARA DETERMINAR O PONTO «H» E O ÂNGULO REAL DO TRONCO

- 4.1. O veículo deve ser pré-condicionado à temperatura de 20 ± 10 °C, à escolha do fabricante, para assegurar que o material do banco atinja a temperatura ambiente. Se o banco nunca tiver sido utilizado, deve sentar-se uma pessoa ou dispositivo de 70 a 80 kg no banco, por duas vezes, durante um minuto, para flectir o assento e o encosto. Se o fabricante o solicitar, todos os conjuntos dos bancos devem permanecer sem carga durante um período mínimo de 30 minutos antes da instalação da máquina 3-D H.
- 4.2. O veículo deve estar na atitude de medição definida no ponto 2.11.
- 4.3. Caso seja regulável, o banco deve ser regulado em primeiro lugar na posição normal de condução ou de utilização mais recuada indicada pelo fabricante do veículo, tendo em consideração apenas a regulação longitudinal do banco, excluindo o curso do banco utilizado noutros casos para além da condução ou utilização normal. Se o banco possuir outras regulações (vertical, angular, do encosto, etc.), o banco deverá de seguida ser regulado na posição especificada pelo fabricante do veículo. No que diz respeito aos bancos com suspensão, a posição vertical deve ser fixada rigidamente e corresponder a uma posição normal de condução, tal como especificada pelo fabricante.
- 4.4. A superfície do lugar sentado ocupada pela máquina 3-D H deve ser coberta com um tecido de musselina de algodão, de dimensão suficiente e textura adequada, definida como uma tela de algodão uniforme de 18,9 fios/cm, pesando 0,228 kg/m², ou com uma malha tricotada ou tela não trançada com características equivalentes. Se o ensaio for efectuado fora do veículo, o piso sobre o qual o banco é colocado deve ter as mesmas características essenciais ⁽¹⁾ que o piso do veículo no qual o banco deve ser utilizado.

(1) Ângulo de inclinação, diferença de altura com montagem sobre uma base, textura superficial, etc.

- 4.5. Colocar o conjunto bacia-dorso da máquina 3-D H de modo a que o plano médio do ocupante (PMO) coincida com o plano médio da máquina 3-D H. A pedido do fabricante, a máquina 3-D H pode ser movida para o interior em relação ao PMO se estiver localizada tão para o exterior que o bordo do banco não permita o seu nivelamento.
- 4.6. Ligar os conjuntos dos pés e elementos inferiores das pernas à placa da bacia da máquina, quer separadamente quer utilizando o conjunto A recta que passa pelos botões de mira do ponto «H» deve ser paralela ao solo e perpendicular ao plano médio longitudinal do banco.
- 4.7. Regular os pés e as pernas da máquina 3-D H do seguinte modo:
- 4.7.1. Bancos do condutor e do passageiro lateral da frente**
- 4.7.1.1. Os dois conjuntos perna/pé devem ser avançados de modo tal que os pés tomem posições naturais sobre o piso, entre os pedais se necessário. O pé esquerdo deve ser posicionado, na medida do possível, de modo a que os dois pés estejam situados aproximadamente à mesma distância do plano médio da máquina 3-D H. O nível que verifica a orientação transversal da máquina 3-D H é levado à horizontal, reajustando a placa da bacia se necessário ou ajustando os conjuntos perna/pé para trás. A recta que passa pelos botões de mira do ponto «H» deve manter-se perpendicular ao plano médio longitudinal do banco;
- 4.7.1.2. Se a perna esquerda não puder ser mantida paralela à perna direita e se o pé esquerdo não puder ser apoiado pela estrutura, deslocá-lo até encontrar um apoio. Deve ser mantido o alinhamento dos botões de mira.
- 4.7.2. Bancos laterais de trás**
- No que diz respeito aos bancos de trás ou auxiliares, as pernas são reguladas de acordo com os dados do fabricante. Se neste caso os pés repousarem sobre partes do piso que estejam a níveis diferentes, o pé que entrar em primeiro lugar em contacto com o banco da frente deve servir de referência, devendo o outro pé ser colocado de modo tal que o nível que dá a orientação transversal da bacia do dispositivo indique a horizontal.
- 4.7.3. Outros bancos**
- Utilizar o procedimento geral descrito no ponto 4.7.1, excepto que os pés devem ser colocados de acordo com as indicações do fabricante.
- 4.8. Colocar as massas do elemento inferior da perna e as massas da coxa e nivelar a máquina 3-D H.
- 4.9. Inclinat a placa do dorso para a frente contra o batente da frente e afastar a máquina 3-D H do encosto do banco utilizando a barra em T. Reposicionar a máquina 3-D H sobre o banco através de um dos seguintes métodos:
- 4.9.1. Se a máquina 3-D H tiver tendência a deslizar para trás, utilizar o seguinte procedimento: fazer deslizar a máquina 3-D H para trás até que deixe de ser necessária uma carga horizontal para a frente sobre a barra em T para impedir o movimento, quer dizer, até que a placa da bacia da máquina contacte o encosto do banco. Se necessário, reposicionar o elemento inferior da perna.
- 4.9.2. Se a máquina 3-D H não tiver tendência a deslizar para trás, utilizar o seguinte procedimento: fazer deslizar a máquina 3-D H para trás, aplicando à barra em T uma carga horizontal, dirigida para trás, até que a placa da bacia da máquina entre em contacto com o encosto do banco (ver figura 2 do Apêndice 1 do presente anexo).
- 4.10. Aplicar uma carga de 100 ± 10 N ao conjunto dorso/bacia da máquina 3-D H, na intersecção do quadrante dos ângulos da anca com o alojamento da barra em T. A carga deve ser aplicada segundo uma linha que passa pela intersecção acima indicada e um ponto situado imediatamente acima do alojamento da barra das coxas (ver figura 2 do Apêndice 1 do presente anexo). Em seguida, fazer voltar com precaução a placa do dorso Durante a sequência do procedimento, ter o cuidado de evitar que a máquina 3-D H deslize para a frente.
- 4.11. Instalar as massas direita e esquerda das nádegas e de seguida, alternadamente, as oito massas do tronco. Manter a máquina 3-D H nivelada.
- 4.12. Inclinat a placa do dorso da máquina 3-D H para a frente, para eliminar as tensões sobre o encosto do banco. Balançar a máquina 3-D H de um lado para o outro ao longo de um arco de 10° (5° de cada lado do plano médio vertical), durante três ciclos completos, para eliminar quaisquer tensões entre a máquina 3-D H e o banco.

Durante esta acção de balanço, a barra em T da máquina 3-D H pode ter tendência a afastar-se dos alinhamentos verticais e horizontais especificados. A barra em T deve, portanto, ser travada pela aplicação de uma carga lateral adequada durante os movimentos de balanço. Agarrar na barra em T e ao balançar a máquina 3-D H, assegurar-se de que não se aplica por inadvertência nenhuma carga externa vertical, nem para a frente ou para trás.

Os pés da máquina 3-D H não devem ser travados durante esta fase. Se os pés mudarem de posição, deixá-los de momento nessa atitude.

Fazer voltar cuidadosamente a placa do dorso ao encosto do banco e verificar os dois níveis. Se tiver ocorrido uma deslocação dos pés durante a operação de balanço da máquina 3-D H, os pés devem ser reposicionados do seguinte modo:

Levantar alternadamente cada um dos pés o mínimo necessário até não se obter nenhum movimento adicional dos pés. Durante esta operação, os pés devem estar livres de rodar; além disso, não deve ser aplicada nenhuma carga lateral ou dirigida para a frente. Quando cada um dos pés for colocado na posição baixa, o calcanhar deve estar em contacto com a estrutura prevista para o efeito.

Verificar o nível lateral; se necessário, aplicar uma carga lateral ao topo da placa do dorso suficiente para nivelar a placa da bacia da máquina 3-D H sobre o banco.

- 4.13. Agarrando a barra em T para impedir a máquina 3-D H de deslizar para frente sobre o assento do banco, proceder do seguinte modo:
- a) fazer voltar a placa do dorso da máquina ao encosto do banco;
 - b) aplicar e retirar alternadamente uma carga horizontal dirigida para trás, de valor não superior a 25 N, à barra de ângulo do dorso a uma altura correspondente, aproximadamente, ao centro das massas do tronco até que o quadrante dos ângulos da anca indique ter sido atingida uma posição estável após a carga ter sido retirada. Deve-se ter o cuidado de assegurar que não estão aplicadas à máquina 3-D H quaisquer cargas externas laterais ou para baixo. Se for necessária uma nova regulação do nível da máquina 3-D H, bascular a placa do dorso para a frente, voltar a nivelar e recomençar o procedimento a partir do ponto 4.12.
- 4.14. Fazer todas as medições:
- 4.14.1. as coordenadas do ponto «H» são medidas em relação ao sistema tridimensional de referência;
 - 4.14.2. o ângulo real de tronco é lido no quadrante dos ângulos do dorso da máquina 3-D H quando a haste estiver na sua posição mais para trás.
- 4.15. Se se pretender proceder a uma nova instalação da máquina 3-D H, o conjunto do banco deve permanecer sem carga durante um período mínimo de 30 minutos antes da reinstalação. A máquina 3-D H não deve permanecer carregada sobre o banco durante mais tempo do que o necessário para a realização do ensaio.
- 4.16. Se os bancos de uma mesma fila puderem ser considerados como semelhantes (banco corrido, bancos idênticos, etc.), determina-se um único ponto «H» e um único «ângulo real do tronco» por fila de bancos, estando a máquina 3-D H descrita no apêndice 1 do presente anexo disposta em posição sentada num lugar considerado como representativo da fila. Esse lugar será:
- 4.16.1. no caso da fila da frente, o lugar do condutor;
 - 4.16.2. no caso da fila ou filas de trás, um banco lateral.

Apêndice 1

Descrição da máquina tridimensional do ponto «H» ⁽¹⁾ (máquina 3-D H)

1. Placas do dorso e da bacia

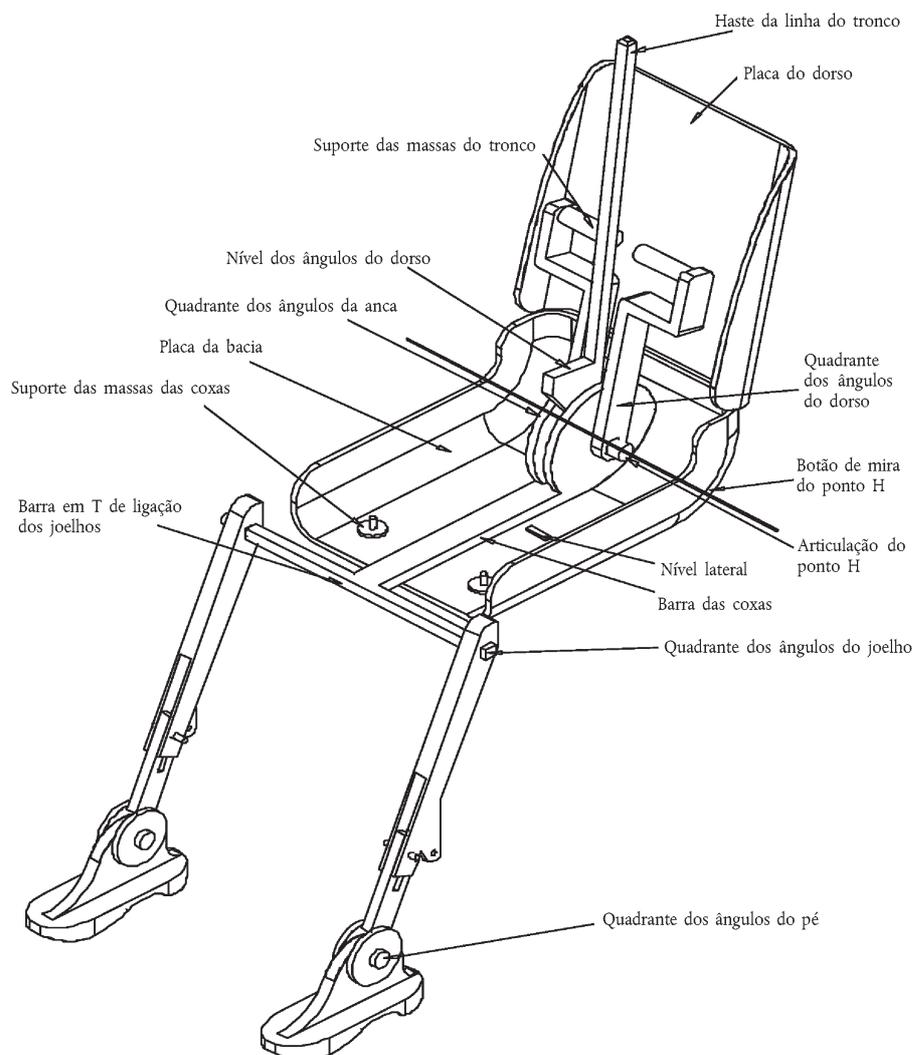
As placas do dorso e da bacia são feitas de plástico reforçado e metal; simulam o tronco e as coxas humanas e estão articuladas mecanicamente no ponto «H». Um quadrante está fixado à haste articulada no ponto «H» para medir o ângulo real do tronco. Uma barra das coxas ajustável, ligada à placa da bacia da máquina, estabelece a linha média das coxas e serve de linha de referência para o quadrante dos ângulos da anca.

2. Elementos do corpo e das pernas

Os elementos inferiores da perna estão ligados à placa da bacia da máquina ao nível da barra em T que une os joelhos, sendo esta barra uma extensão lateral da barra das coxas ajustável. Estão incorporados quadrantes aos elementos inferiores das pernas para medir o ângulo dos joelhos. Os conjuntos pé/sapato estão graduados para medir o ângulo do pé. Dois níveis de álcool permitem orientar o dispositivo no espaço. Massas dos elementos do corpo estão colocadas nos diferentes centros de gravidade correspondentes para realizar uma penetração do banco equivalente à de um homem adulto de 76 kg. É necessário verificar que todas as articulações da máquina 3-D H rodam livremente e sem atrito notável.

Figura 1

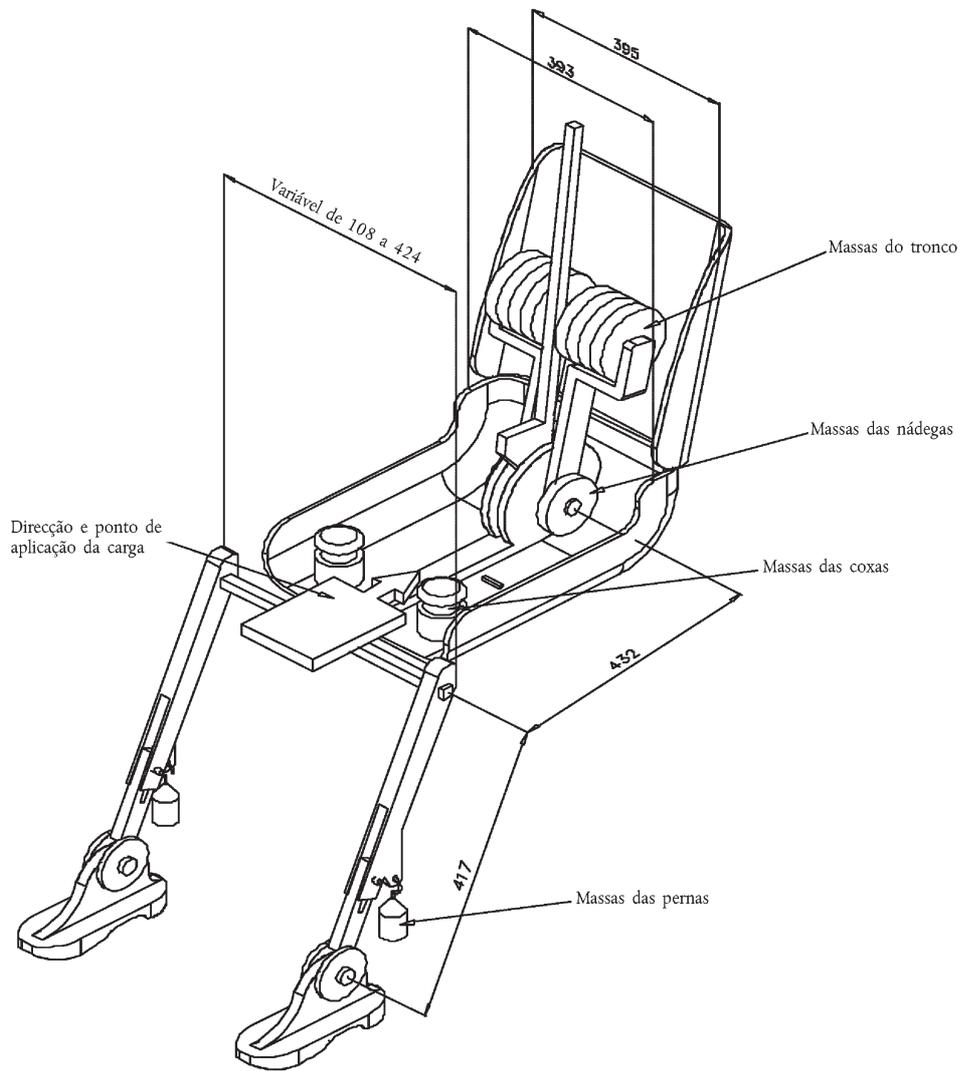
Designação dos elementos da máquina 3-D H



⁽¹⁾ Para pormenores sobre a construção da máquina 3-D H, consultar a Society of Automobile Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, United States of America.
A máquina corresponde à descrita na norma ISO 6549-1980.

Figura 2

Dimensões dos elementos da máquina 3-D H e distribuição das massas

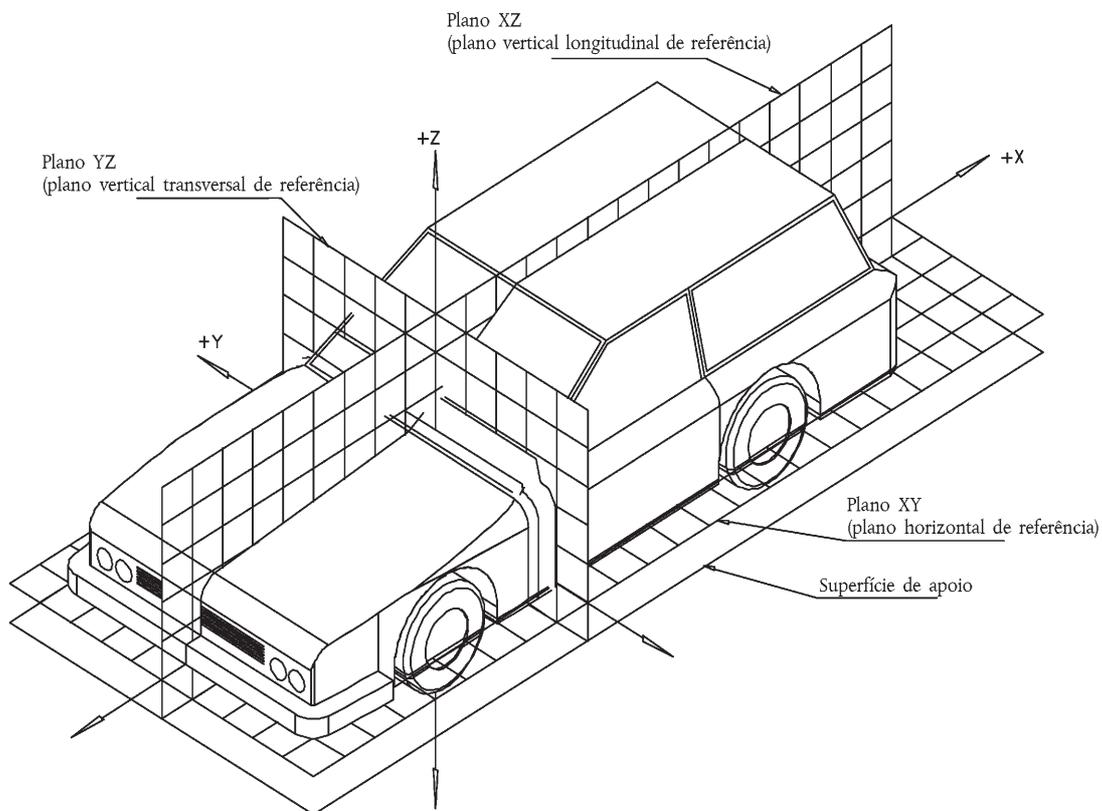


Apêndice 2

Sistema tridimensional de referência

1. O sistema tridimensional de referência é definido por três planos ortogonais escolhidos pelo fabricante do veículo (ver figura) ⁽¹⁾.
2. A atitude do veículo para a medição é determinada pela colocação do veículo sobre uma superfície de apoio tal que as coordenadas dos pontos de referência correspondam aos valores indicados pelo fabricante.
3. As coordenadas dos pontos «R» e «H» são determinadas em relação aos pontos de referência definidos pelo fabricante do veículo.

Figura

Sistema tridimensional de referência

⁽¹⁾ O sistema de referência corresponde à norma ISO 4130-1978.

Apêndice 3

Dados de referência relativos aos lugares sentados

1. Codificação dos dados de referência

Os dados de referência são enunciados consecutivamente para cada lugar sentado. Os lugares sentados são identificados por um código de dois caracteres. O primeiro carácter é um algarismo árabe e designa a fila de bancos, a contar da frente para a retaguarda do veículo. O segundo carácter é uma letra maiúscula que designa a localização do lugar sentado na fila, com o observador a olhar no sentido da deslocação frontal do veículo; utilizam-se as seguintes letras:

L = esquerda

C = centro

R = direita

2. Descrição da atitude do veículo para a medição

2.1. Coordenadas dos pontos de referência

X

Y

Z

3. Lista dos dados de referência

3.1. Lugar sentado:

3.1.1. Coordenadas do ponto «R»

X

Y

Z

3.1.2. Ângulo de projecto do tronco:

3.1.3. Especificações para a regulação do banco ⁽¹⁾

horizontal:

vertical:

angular:

ângulo do tronco:

Nota: Enunciar os dados de referência para outros lugares sentados nos pontos 3.2, 3.3, etc.

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

III

(Actos aprovados ao abrigo do Tratado UE)

ACTOS APROVADOS AO ABRIGO DO TÍTULO V DO TRATADO UE

ACÇÃO COMUM 2008/487/PESC DO CONSELHO

de 23 de Junho de 2008

de apoio à universalização e aplicação da Convenção de Otava de 1997 sobre a Proibição da Utilização, Armazenagem, Produção e Transferência de Minas Antipessoal e sobre a sua Destruição, no âmbito da Estratégia Europeia de Segurança

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

acordaram em várias ideias quanto à universalização e aplicação da Convenção em todos os seus aspectos.

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 14.º,

- (5) Em Dezembro de 2007, a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou a Resolução 62/41 relativa à aplicação da Convenção, convidando todos os Estados que ainda não a assinaram a fazê-lo sem demora, instando todos os Estados que a assinaram mas não a ratificaram a ratificá-la sem demora, e insistindo junto de todos os Estados, quando tal lhes seja possível, a promoverem a adesão à Convenção através de contactos bilaterais, sub-regionais, regionais e multilaterais, de campanhas de sensibilização, de seminários e de outros meios,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 12 de Dezembro de 2003, o Conselho Europeu aprovou a Estratégia Europeia de Segurança que apela à instauração de uma ordem internacional assente num multilateralismo efectivo. A Estratégia Europeia de Segurança reconhece na Carta das Nações Unidas o quadro fundamental das relações internacionais. Uma das prioridades da União Europeia é reforçar a Organização das Nações Unidas e contribuir para a dotar dos meios que lhe permitam cumprir as suas responsabilidades e actuar de forma eficaz.
- (2) A Resolução 51/45 da Assembleia Geral das Nações Unidas, de 10 de Dezembro de 1996, instou todos os Estados a pugnarem vigorosamente por um acordo internacional efectivo e juridicamente vinculativo com vista à proibição da utilização, do armazenamento, da produção e da transferência das minas antipessoal.
- (3) A Convenção sobre a Proibição da Utilização, Armazenagem, Produção e Transferência de Minas Antipessoal e sobre a sua Destruição («Convenção») foi aberta à assinatura em 3 de Dezembro de 1997 e entrou em vigor em 1 de Março de 1999. A Convenção constitui um instrumento internacional abrangente, tratando de todas as matérias relacionadas com as minas terrestres antipessoal, nomeadamente a sua utilização, produção e comércio, a assistência às vítimas, a desminagem e a destruição das existências.
- (4) Em Dezembro de 2004, os Estados Partes na Convenção aprovaram o Programa de Acção Nairobi 2005-2009 e

APROVOU A PRESENTE ACÇÃO COMUM:

Artigo 1.º

1. Tendo em vista apoiar a aplicação da Convenção sobre a Proibição da Utilização, Armazenagem, Produção e Transferência de Minas Antipessoal e sobre a sua Destruição («Convenção»), de harmonia com a Resolução 62/41 da Assembleia Geral das Nações Unidas, a União Europeia («UE») prossegue os seguintes objectivos:

- a) Promoção da universalização da Convenção e apoio à preparação da Segunda Conferência de Revisão, a realizar em 2009;
- b) Apoio à plena aplicação da Convenção pelos Estados Partes.

2. Para a realização dos objectivos a que se refere o n.º 1, a UE empreende os seguintes projectos:

- a) Organização de um máximo de seis seminários regionais ou sub-regionais destinados a promover a adesão à Convenção e a sua ratificação e a preparar a segunda Conferência de Revisão a realizar em 2009;

- b) Prestação de aconselhamento técnico permanente e realização de um máximo de 25 visitas de assistência técnica a Estados Partes, tendo em vista fazer recomendações sobre a plena aplicação da Convenção.

Consta do anexo uma descrição pormenorizada dos referidos projectos.

Artigo 2.º

1. A Presidência, assistida pelo Secretário-Geral do Conselho/Alto Representante para a PESC («SG/AR»), é responsável pela execução da presente acção comum. A Comissão é plenamente associada a essa execução.
2. A execução técnica dos projectos a que se refere o n.º 2 do artigo 1.º compete à Unidade de Apoio à Execução do Centro Internacional de Genebra para a Desminagem Humanitária («ISU/GICHD»). A ISU/GICHD exerce esta atribuição sob o controlo do SG/AR, que assiste a Presidência. Para o efeito, o SG/AR estabelece com a ISU/GICHD os acordos necessários.
3. A Presidência, o SG/AR e a Comissão mantêm-se mútua e regularmente informados sobre os projectos, nos termos das competências respectivas.

Artigo 3.º

1. O montante de referência financeira destinado à execução das medidas a que se refere o n.º 2 do artigo 1.º é de 1 070 000 EUR, a financiar a partir do orçamento geral da União Europeia.
2. As despesas financiadas pelo montante fixado no n.º 1 são geridas de acordo com os procedimentos e regras aplicáveis ao orçamento geral da União Europeia.
3. A Comissão supervisiona a gestão correcta das despesas a que se refere o n.º 2, que assumem a forma de subvenção. Para o efeito, a Comissão celebra uma convenção de financiamento com a ISU/GICHD. A convenção de financiamento deve estipular que a ISU/GICHD garante que a contribuição da UE tenha visibilidade adequada à sua dimensão.

4. A Comissão esforça-se por celebrar a convenção de financiamento a que se refere o n.º 3 o mais rapidamente possível após a entrada em vigor da presente acção comum. A Comissão informa o Conselho sobre eventuais dificuldades encontradas nesse processo, e sobre a data de celebração da convenção de financiamento.

Artigo 4.º

A Presidência, assistida pelo SG/AR, informa o Conselho sobre a execução da presente acção comum com base em relatórios periódicos elaborados pela ISU/GICHD. Esses relatórios constituem a base para a avaliação efectuada pelo Conselho. A Comissão é plenamente associada a este processo. A Comissão fornece informações sobre os aspectos financeiros da execução da presente acção comum.

Artigo 5.º

A presente acção comum entra em vigor na data da sua aprovação.

A presente acção comum caduca 21 meses após a data da celebração da convenção de financiamento a que se refere o n.º 3 do artigo 3.º ou seis meses após a data da sua aprovação, caso não tenha sido celebrada nesse período qualquer convenção de financiamento.

Artigo 6.º

A presente acção comum será publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito no Luxemburgo, em 23 de Junho de 2008.

Pelo Conselho
O Presidente
I. JARC

ANEXO

1. Objectivos

Os objectivos gerais da presente acção comum consistem na promoção da universalização da Convenção, no apoio à plena aplicação da Convenção pelos Estados Partes e no apoio aos preparativos para a Segunda Conferência de Revisão, a realizar em 2009. Será garantido um nível máximo de sinergia com outros instrumentos financeiros da União Europeia aplicáveis.

2. Projectos**2.1. Promoção da universalização e aplicação da Convenção sobre a Proibição da Utilização, Armazenagem, Produção e Transferência de Minas Antipessoal e sobre a sua Destruição e preparação da Conferência de Revisão de 2009.****2.1.1. Objectivo do projecto**

Promover a adesão à Convenção através de seminários regionais e sub-regionais e apoiar os preparativos para a Segunda Conferência de Revisão.

2.1.2. Descrição do projecto

Serão organizados seis seminários, no máximo, a nível regional ou sub-regional, destinados a preparar a Segunda Conferência de Revisão e a incentivar uma maior universalização da Convenção.

2.1.3. Resultados do projecto

Aumento do número de Partes na Convenção e interesse renovado, a nível global, pela importância dos objectivos da Convenção e pelas obrigações resultantes da sua ratificação, bem como uma melhor compreensão das necessidades dos futuros Estados Partes em termos de programas relativos às minas terrestres antipessoal.

Melhor preparação da Segunda Conferência de Revisão a realizar em 2009, mercê de um reforço dos contributos e redes regionais.

2.1.4. Locais dos seminários

A ISU/GICHD apresentará uma lista de potenciais locais para os seminários regionais, a qual será depois aprovada pela Presidência, assistida pelo SG/AR, em consulta com os órgãos competentes do Conselho.

Os critérios para a selecção dos locais dos seminários incluirão a vontade e o empenhamento que um Estado relevante numa determinada região manifesta em relação à possibilidade de acolher um seminário, o nível de empenhamento na Convenção demonstrado pelos Estados da região e, se for caso disso, o empenhamento de uma organização regional ou sub-regional relevante.

2.1.5. Beneficiários do projecto

Os Estados Partes e não Partes na Convenção situados nas regiões em que os seminários forem organizados.

2.2. Apoio à plena aplicação da Convenção**2.2.1. Objectivo do projecto**

Assistir os Estados Partes na aplicação das disposições da Convenção.

2.2.2. Descrição do projecto

Assistir os Estados Partes na Convenção que estão a diligenciar por cumprir as obrigações dela resultantes.

Serão organizadas visitas de assistência técnica aos Estados Partes tendo em vista avaliar a resposta nacional às obrigações resultantes da Convenção e prestar apoio em consonância com outros programas e/ou actividades relevantes em curso, com os resultados da Cimeira de Nairobi e com as conclusões dos relatórios anuais sobre os progressos realizados.

2.2.3. Resultados do projecto

— Melhor conhecimento dos esforços de aplicação desenvolvidos a nível nacional, o que poderá conduzir a União Europeia a tomar mais medidas.

- Prestação de aconselhamento e recomendações sobre os requisitos técnicos necessários para cumprir as obrigações decorrentes da Convenção.
- Desenvolvimento de planos nacionais pertinentes, em conformidade com as obrigações assumidas ao abrigo da Convenção.

2.2.4. Beneficiários do projecto

Os Estados Partes serão convidados a apresentar pedidos de assistência. Será tomada uma decisão em função da medida em que os Estados Partes requerentes reuniram as informações de base necessárias antes de se lançarem, tomaram medidas significativas para apoiar uma visita dos peritos técnicos e mostraram estar dispostos a fazer pleno uso das informações adquiridas na sequência do exercício.

A selecção dos beneficiários terá em conta o respeito pelos compromissos assumidos pelos potenciais beneficiários no domínio da desminagem e da destruição das existências no âmbito dos prazos estabelecidos nas reuniões da Convenção.

A ISU/GICHD apresentará uma lista definitiva de beneficiários, a qual será depois aprovada pela Presidência, assistida pelo SG/AR, em consulta com os órgãos competentes do Conselho.

3. **Duração**

A duração total prevista para a execução da presente acção comum é de 21 meses.

4. **Entidade responsável pela execução**

A Presidência, assistida pelo SG/AR, é responsável pela execução e supervisão da presente acção comum. A Presidência confiará a execução técnica à ISU/GICHD.

A ISU/GICHD garantirá que a contribuição da União Europeia tenha a visibilidade adequada à sua dimensão.

5. **Apresentação de relatórios**

A ISU/GICHD elaborará relatórios pormenorizados na sequência de cada um dos seminários planeados e de cada uma das visitas de assistência técnica.
