

Edição em língua
portuguesa

Legislação

Índice

I *Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade*

- ★ **Regulamento (CE) n.º 1185/2003 do Conselho, de 26 de Junho de 2003, relativo à remoção das barbatanas de tubarões a bordo dos navios** 1
- Regulamento (CE) n.º 1186/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 4
- Regulamento (CE) n.º 1187/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, que fixa os preços representativos e os montantes dos direitos adicionais aplicáveis na importação dos melões no sector do açúcar 6
- Regulamento (CE) n.º 1188/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, que fixa as restituições à exportação do açúcar branco e do açúcar bruto no seu estado inalterado 8
- Regulamento (CE) n.º 1189/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, que fixa o montante máximo da restituição à exportação do açúcar branco com destino a determinados países terceiros para o trigésimo quinto concurso público parcial efectuado no âmbito do concurso público permanente referido no Regulamento (CE) n.º 1331/2002 ... 10
- Regulamento (CE) n.º 1190/2003 da Comissão, de 2 de Julho de 2003, que rectifica o Regulamento (CE) n.º 512/2003 relativo à emissão de certificados de exportação no sector vitivinícola 11
- Regulamento (CE) n.º 1191/2003 da Comissão, de 2 de Julho de 2003, que rectifica o Regulamento (CE) n.º 120/2003 relativo à emissão de certificados de exportação no sector vitivinícola 12
- ★ **Regulamento (CE) n.º 1192/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, que altera o Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas dos transportes ferroviários ⁽¹⁾** 13
- Regulamento (CE) n.º 1193/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, relativo às propostas comunicadas para a exportação de cevada no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 936/2003 17
- Regulamento (CE) n.º 1194/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, relativo às propostas comunicadas para a exportação de centeio no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 935/2003 18

(1) Texto relevante para efeitos do EEE

Regulamento (CE) n.º 1195/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, relativo às propostas comunicadas para a exportação de trigo mole no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 934/2003	19
Regulamento (CE) n.º 1196/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, relativo às propostas comunicadas em relação à importação de sorgo no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 699/2003	20
Regulamento (CE) n.º 1197/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, que fixa o coeficiente de redução a aplicar no quadro do contingente pautal comunitário de importação de cevada previsto pelo Regulamento (CE) n.º 2376/2002	21
Regulamento (CE) n.º 1198/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, que determina em que medida pode ser dado seguimento aos pedidos de direitos de importação apresentados no mês de Junho de 2003 para os bovinos machos jovens destinados à engorda	22
* Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil	23

II Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade

Comissão

2003/489/CE:

* Decisão da Comissão, de 25 de Junho de 2003, que diz respeito a medidas de protecção relativas à doença de Newcastle na Austrália ⁽¹⁾ [notificada com o número C(2003) 1948]	37
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------

Rectificações

Rectificação ao Regulamento (CE) n.º 1170/2003 da Comissão, de 30 de Julho de 2003, que fixa o preço do mercado mundial do algodão não descaroçado (JO L 162 de 1.7.2003)	42
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

(¹) Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

**REGULAMENTO (CE) N.º 1185/2003 DO CONSELHO
de 26 de Junho de 2003
relativo à remoção das barbatanas de tubarões a bordo dos navios**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 37.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2371/2002 do Conselho, de 20 de Dezembro de 2002, relativo à conservação e à exploração sustentável dos recursos haliêuticos no âmbito da Política Comum das Pescas ⁽³⁾, a Política Comum das Pescas assegurará que a exploração dos recursos aquáticos vivos crie condições sustentáveis dos pontos de vista económico, ambiental e social, e o Conselho estabelecerá medidas comunitárias relativas ao acesso às águas e aos recursos, bem como a prossecução sustentável das actividades de pesca.
- (2) Os peixes que pertencem ao taxon *Elasmobranchii*, que inclui os tubarões, as raia e espécies afins, são, de modo geral, muito vulneráveis à exploração devido às características do seu ciclo de vida. A maior parte destas espécies é frequentemente capturada acessoriamente aquando das actividades de pesca comunitárias dirigidas a outras espécies de maior valor comercial.
- (3) Os conhecimentos científicos actuais, geralmente baseados no exame das taxas de captura, indicam que muitas unidades populacionais de tubarões estão gravemente ameaçadas.
- (4) Enquanto não forem obtidos mais conhecimentos sobre a dinâmica das populações de tubarões e a sua reacção à exploração, que permitirão elaborar planos de gestão adaptados e exaustivos, qualquer medida que contribua para evitar o desenvolvimento de práticas insustentáveis ou que conduza a uma menor exploração dos tubarões terá efeitos positivos na sua conservação.
- (5) A prática da «remoção das barbatanas de tubarões», que consiste em remover as barbatanas dos tubarões e devolver a parte restante do corpo ao mar, pode contribuir para a mortalidade excessiva dos tubarões e, deste

modo, induzir a depauperação de um grande número de unidades populacionais de tubarões e ameaçar a sua sustentabilidade futura.

- (6) É urgente adoptar medidas destinadas a limitar ou evitar o desenvolvimento da prática de remoção das barbatanas de tubarões, pelo que é necessário proibir a remoção das barbatanas de tubarões a bordo dos navios. Atendendo às dificuldades de ordem prática ligadas à identificação das espécies com base nas barbatanas removidas, a proibição deve ser aplicada a todos os *Elasmobranchii*, com excepção das raia.
- (7) Contudo, a remoção das barbatanas de tubarões mortos a bordo pode ser autorizada se o seu objectivo for uma utilização mais eficaz de todas as partes do tubarão através da transformação separada a bordo das barbatanas e das partes restantes dos tubarões. Nesse caso, o Estado-Membro de pavilhão deve emitir e gerir, atendendo às condições associadas, uma autorização de pesca especial em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1627/94, de 27 de Junho de 1994, que estabelece as disposições gerais relativas às autorizações de pesca especiais ⁽⁴⁾.
- (8) Para assegurar que todas as partes restantes dos tubarões sejam mantidas a bordo após a remoção das barbatanas, os capitães dos navios que possuem uma autorização de pesca especial válida devem manter registos da quantidade de barbatanas dos tubarões e das partes restantes dos tubarões após evisceração e decapitação. Os referidos registos devem ser inscritos no diário de bordo como previsto pelo Regulamento (CEE) n.º 2847/93 do Conselho, de 12 de Outubro de 1993, que institui um regime de controlo aplicável à política comum das pescas ⁽⁵⁾, ou se for caso disso, num registo especial.
- (9) Os problemas resultantes da remoção das barbatanas dos tubarões verificam-se muito para além das águas comunitárias. É conveniente que a Comunidade manifeste um empenhamento idêntico na conservação das unidades populacionais em todas as águas marítimas. Em consequência, o presente regulamento deve ser aplicável a todos os navios comunitários.

⁽¹⁾ JO C 331 E de 31.12.2002, p. 121.

⁽²⁾ Parecer emitido em 27 de Março de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO L 358 de 31.12.2002, p. 59.

⁽⁴⁾ JO L 171 de 6.7.1994, p. 7.

⁽⁵⁾ JO L 261 de 20.10.1993, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 806/2003 da Comissão (JO L 122 de 16.5.2003, p. 1).

- (10) Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, para atingir o objectivo fundamental de conservação das unidades populacionais de tubarões, é necessário e conveniente estabelecer regras relativas à remoção das barbatanas de tubarões a bordo dos navios. Em conformidade com o terceiro parágrafo do artigo 5.º do Tratado, o presente regulamento não excede o necessário para atingir os objectivos,

Artigo 4.º

Derrogação e condições associadas

1. Em derrogação do n.º 1 do artigo 3.º e sob reserva dos n.ºs 2, 3, 4 e 5 do presente artigo, pode ser autorizada a remoção de barbatanas de tubarões mortos a bordo, bem como a manutenção a bordo, a transbordagem ou o desembarque de barbatanas de tubarões, no que diz respeito aos navios que possuem uma autorização especial de pesca.

2. As referidas autorizações de pesca especiais só serão emitidas para os navios de pesca quando for demonstrada a capacidade para utilizar todas as partes dos tubarões e justificada a necessidade de proceder à transformação separada, a bordo, das barbatanas dos tubarões e das partes restantes dos tubarões.

3. É proibida a devolução ao mar das partes restantes dos tubarões após remoção das barbatanas de tubarões, excepto no que se refere às partes resultantes de manipulações de base, tais como a decapitação, evisceração e esfolamento.

4. O peso das barbatanas não devolvidas ao mar e resultantes da captura nunca deve ultrapassar o peso teórico das barbatanas que corresponderia às partes restantes dos tubarões mantidos a bordo, transbordados ou desembarcados.

5. A fim de controlar a implementação do n.º 4, a correspondência teórica entre os pesos das barbatanas e dos corpos é estabelecida pelos Estados-Membros, tendo em conta o género de pesca, a composição da espécie e o género de processamento e armazenamento. O peso teórico das barbatanas nunca deve ultrapassar 5 % do peso vivo da captura de tubarões.

Artigo 5.º

Registos

1. Os capitães dos navios que possuem uma autorização de pesca especial válida devem manter registos do peso das barbatanas de tubarões e das partes restantes de tubarões mantidas a bordo, transbordadas ou desembarcadas.

Os referidos registos devem ser inscritos no diário de bordo previsto no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 2847/93, se for caso disso. No respeitante aos navios não sujeitos ao n.º 1 do artigo 6.º do referido regulamento, estas informações devem ser inscritas num registo especial fornecido pela autoridade competente que emite a autorização de pesca especial.

Quando a captura de tubarões não for desembarcada na totalidade, os capitães dos navios devem completar os registos de bordo com documentação válida relativa a desembarques, transbordagens e vendas de barbatanas de tubarões ou de partes restantes de tubarões.

Os Estados-Membros devem definir o género de documentação considerado válido nesta perspectiva e verificar sistematicamente os registos no diário de bordo.

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável à remoção das barbatanas de tubarões, assim como à manutenção a bordo, ao transbordo e ao desembarque de tubarões ou de barbatanas de tubarões:

1. Por navios que exercem actividades nas águas marítimas sob a soberania ou jurisdição dos Estados-Membros.
2. Por navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro ou estão registados no seu território e exercem actividades noutras águas marítimas.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Barbatanas de tubarões»: quaisquer barbatanas de tubarões, incluindo as barbatanas caudais, com exclusão das barbatanas peitorais das raias, que fazem parte integrante das asas das raias.
2. «Tubarão»: qualquer peixe do taxon *Elasmobranchii*.
3. «Autorização de pesca especial»: uma autorização de pesca prévia emitida e gerida em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1627/94.

Artigo 3.º

Proibições

1. É proibido remover as barbatanas dos tubarões a bordo dos navios e manter a bordo, transbordar ou desembarcar barbatanas de tubarões.
2. É proibido comprar, colocar à venda ou vender barbatanas de tubarões que tenham sido removidas a bordo, mantidas a bordo, transbordadas ou desembarcadas em violação do presente regulamento.

2. A fim de facilitar o controlo dos desembarques pelas autoridades portuárias e da documentação referida no n.º 1, os capitães dos navios ou os seus representantes que possuam uma autorização especial de pesca e que tencionem desembarcar barbatanas de tubarões ou partes restantes de tubarões fora dos portos comunitários, devem notificar as autoridades do Estado de pavilhão e as autoridades competentes do Estado cujos portos ou instalações de desembarque desejem utilizar, pelo menos 72 horas antes do momento previsto para a chegada ao porto, sobre as capturas mantidas a bordo, as capturas que desejam desembarcar e a respectiva hora de chegada ao porto de desembarque.

Artigo 6.º

Revisão

1. Os Estados-Membros devem enviar à Comissão, até 1 de Maio, um relatório anual integral sobre a execução do presente regulamento durante o ano precedente. O relatório deve descrever o acompanhamento do cumprimento pelos navios das exigências estabelecidas nos artigos 3.º, 4.º e 5.º, bem como indicar designadamente o número de autorizações especiais

emitidas, a base técnica para o estabelecimento da correspondência teórica entre os pesos das barbatanas e dos corpos e a documentação considerada válida para efeitos do acompanhamento dos desembarques separados de barbatanas e de corpos.

2. Após a apresentação pelos Estados-Membros dos respectivos segundos relatórios anuais, a Comissão deve apresentar, até 1 de Janeiro de 2006, ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento e a evolução da situação internacional na matéria, bem como propor quaisquer alterações do presente regulamento que sejam necessárias. Sempre que as alterações propostas puderem afectar a correspondência teórica entre os pesos das barbatanas e dos corpos, as alterações devem ser feitas à luz do parecer do Comité Científico, Técnico e Económico das Pescas.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor 60 dias após o 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 no Luxemburgo, em 26 de Junho de 2003.

Pelo Conselho

O Presidente

G. DRYS

REGULAMENTO (CE) N.º 1186/2003 DA COMISSÃO
de 3 de Julho de 2003
que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de
certos frutos e produtos hortícolas

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

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

Considerando o seguinte:

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

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

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 4 de Julho de 2003.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 337 de 24.12.1994, p. 66.

⁽²⁾ JO L 299 de 1.11.2002, p. 17.

ANEXO

do regulamento da Comissão, de 3 de Julho de 2003, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)		
Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	052	56,5
	068	49,8
	096	57,7
	999	54,7
0707 00 05	052	80,5
	628	119,5
	999	100,0
0709 90 70	052	74,2
	999	74,2
0805 50 10	382	55,9
	388	59,4
	524	80,7
	528	51,3
	999	61,8
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	79,7
	400	92,7
	508	88,1
	512	70,9
	524	46,9
	528	67,0
	720	67,5
	804	104,3
	999	77,1
	0808 20 50	388
512		82,4
528		80,9
800		180,2
804		195,3
999		125,7
0809 10 00	052	182,7
	064	150,5
	999	166,6
0809 20 95	052	253,4
	060	115,5
	061	210,0
	064	231,2
	068	105,5
	400	269,8
	616	181,2
	999	195,2
0809 40 05	052	175,4
	624	193,6
	999	184,5

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

**REGULAMENTO (CE) N.º 1187/2003 DA COMISSÃO
de 3 de Julho de 2003**

**que fixa os preços representativos e os montantes dos direitos adicionais aplicáveis na importação
dos melações no sector do açúcar**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1260/2001 do Conselho, de 19 de Junho de 2001, que estabelece a organização comum de mercado no sector do açúcar ⁽¹⁾, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 680/2002 da Comissão ⁽²⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1422/95 da Comissão, de 23 de Junho de 1995, que estabelece as regras de aplicação relativas à importação de melações no sector do açúcar e que altera o Regulamento (CEE) n.º 785/68 ⁽³⁾, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 79/2003 ⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 1.º e o n.º 1 do seu artigo 3.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1422/95 prevê que o preço CIF de importação do melação, a seguir designado «preço representativo», é estabelecido em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 785/68 da Comissão ⁽⁵⁾; este preço se entende fixado para a qualidade-tipo definida no artigo 1.º do citado regulamento.
- (2) O preço representativo do melação é calculado relativamente a um local de passagem da fronteira da Comunidade, que é Amesterdão; esse preço deve ser calculado a partir das possibilidades de compra mais favoráveis no mercado mundial estabelecidas com base nas cotações ou preços desse mercado ajustados em função das eventuais diferenças de qualidade relativamente à qualidade-tipo. A qualidade-tipo do melação foi definida pelo Regulamento (CEE) n.º 785/68.
- (3) Para a determinação das possibilidades de compra mais favoráveis no mercado mundial, devem ser tidas em conta todas as informações relativas às ofertas feitas no mercado mundial, aos preços registados nos mercados importantes de países terceiros e às operações de venda concluídas no âmbito do comércio internacional, de que a Comissão tem conhecimento, quer através dos Estados-Membros quer pelos seus próprios meios. Aquando dessa determinação, se pode tomar por base, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CEE) n.º 785/68, uma média de vários preços, desde que essa média possa ser considerada representativa da tendência efectiva do mercado.
- (4) Aquelas informações não são tidas em conta quando a mercadoria não tiver qualidade sã, leal e comerciável ou quando o preço de oferta indicado apenas se referir a uma pequena quantidade não representativa do mercado;

os preços de oferta que possam ser considerados não representativos da tendência efectiva do mercado devem igualmente ser excluídos.

- (5) A fim de se obterem dados comparáveis relativos ao melação da qualidade-tipo, é necessário, consoante a qualidade do melação objecto de oferta, aumentar ou diminuir os preços em função dos resultados obtidos mediante aplicação do artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 785/68.
- (6) Um preço representativo pode ser excepcionalmente mantido a um nível constante durante um período limitado se o preço de oferta que serviu de base para o estabelecimento anterior do preço representativo não tiver chegado ao conhecimento da Comissão e se os preços de oferta disponíveis, afigurando-se insuficientemente representativos da tendência efectiva do mercado, implicarem alterações bruscas e consideráveis do preço representativo.
- (7) Quando o preço de desencadeamento relativo ao produto em causa e o preço representativo forem diferentes, devem ser fixados direitos de importação adicionais nas condições referidas no artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1422/95. No caso de suspensão dos direitos de importação em aplicação do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1422/95, devem ser fixados montantes específicos para esses direitos.
- (8) A aplicação dessas disposições conduz à fixação dos preços representativos e dos direitos adicionais de importação dos produtos em causa conforme indicado no anexo do presente regulamento.
- (9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão do Açúcar,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os preços representativos e os direitos adicionais aplicáveis na importação dos produtos referidos no artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1422/95 são fixados conforme indicado no anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 4 de Julho de 2003.

⁽¹⁾ JO L 178 de 30.6.2001, p. 1.
⁽²⁾ JO L 104 de 20.4.2002, p. 26.
⁽³⁾ JO L 141 de 24.6.1995, p. 12.
⁽⁴⁾ JO L 13 de 18.1.2003, p. 4.
⁽⁵⁾ JO L 145 de 27.6.1968, p. 12.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão
 J. M. SILVA RODRÍGUEZ
 Director-Geral da Agricultura

ANEXO

do regulamento da Comissão, de 3 de Julho de 2003, que fixa os preços representativos e os montantes dos direitos adicionais à importação dos melaços no sector do açúcar

(em EUR)

Código NC	Montante do preço representativo por 100 kg líquido do produto em causa	Montante do direito adicional por 100 kg líquido do produto em causa	Montante do direito a aplicar na importação devido à suspensão referida no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1422/95 por 100 kg líquido do produto em causa ^(?)
1703 10 00 ⁽¹⁾	6,70	0,12	—
1703 90 00 ⁽¹⁾	9,08	—	0

⁽¹⁾ Fixação para a qualidade-tipo tal como definida no artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 785/68, alterado.

^(?) Este montante substitui, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1422/95, a taxa dos direitos da pauta aduaneira comum fixada para esses produtos.

REGULAMENTO (CE) N.º 1188/2003 DA COMISSÃO
de 3 de Julho de 2003

que fixa as restituições à exportação do açúcar branco e do açúcar bruto no seu estado inalterado

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1260/2001 do Conselho, de 19 de Junho de 2001, que estabelece a organização comum de mercado no sector do açúcar ⁽¹⁾, pelo Regulamento (CE) n.º 680/2002 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 5, segundo parágrafo, do seu artigo 27.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 27.º do Regulamento (CE) n.º 1260/2001, a diferença entre as cotações ou os preços no mercado mundial dos produtos a que se refere o n.º 1, alínea a), do artigo 1.º daquele regulamento e os preços na Comunidade pode ser coberta por uma restituição à exportação.
- (2) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1260/2001, as restituições para os açúcares branco e bruto não desnatados e exportados no seu estado inalterado devem ser fixadas tendo em conta a situação no mercado comunitário e no mercado mundial do açúcar, e, nomeadamente, os elementos de preços e de custos referidos no artigo 28.º desse regulamento. Em conformidade com o mesmo artigo, deve ser igualmente tomado em consideração o aspecto económico das exportações previstas.
- (3) No que respeita ao açúcar bruto, a restituição deve ser fixada para a qualidade tipo. Esta está definida no ponto II do anexo I do Regulamento (CE) n.º 1260/2001. Essa restituição é, além disso, fixada em conformidade com o n.º 4 do artigo 28.º do Regulamento (CE) n.º 1260/2001. O açúcar candi foi definido no Regulamento (CE) n.º 2135/95 da Comissão, de 7 de Setembro de 1995, relativo às normas de execução da concessão das restituições à exportação no sector do açúcar ⁽³⁾. O montante da restituição assim calculado no que se refere aos açúcares aromatizados ou adicionados de corantes deve aplicar-se ao seu teor de sacarose e ser, por conseguinte, fixado por 1 % desse teor.
- (4) Em casos especiais, o montante da restituição pode ser fixado por actos de natureza diferente.
- (5) A restituição deve ser fixada de duas em duas semanas. A restituição pode ser alterada entretentes.
- (6) De acordo com o n.º 5, primeiro parágrafo, do artigo 27.º do Regulamento (CE) n.º 1260/2001, a situação no mercado mundial ou as exigências específicas de determinados mercados podem tornar necessária a diferenciação da restituição, para os produtos referidos no artigo 1.º daquele regulamento, em função do seu destino.
- (7) O aumento significativo e rápido das importações preferenciais de açúcar proveniente dos países dos Balcãs Ocidentais desde o início de 2001, assim como das exportações de açúcar da Comunidade para esses países, parece ser de carácter altamente artificial.
- (8) A fim de evitar abusos no que se refere à reimportação na Comunidade de produtos do sector do açúcar que beneficiaram de restituição à exportação, não deve ser fixada, relativamente a todos os países dos Balcãs Ocidentais, nenhuma restituição para os produtos referidos pelo presente regulamento.
- (9) Tendo em conta estes elementos e a situação actual dos mercados no sector do açúcar, e, nomeadamente, as cotações ou preços do açúcar na Comunidade e no mercado mundial, é necessário fixar a restituição nos montantes apropriados.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão do Açúcar,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

As restituições a conceder, por ocasião da exportação dos produtos referidos no n.º 1, alínea a), do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1260/2001, no seu estado inalterado e não desnatados, são fixadas em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 4 de Julho de 2003.

⁽¹⁾ JO L 178 de 30.6.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 104 de 20.4.2002, p. 26.

⁽³⁾ JO L 214 de 8.9.1995, p. 16.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão
 Franz FISCHLER
Membro da Comissão

ANEXO

RESTITUIÇÕES À EXPORTAÇÃO DO AÇÚCAR BRANCO E DO AÇÚCAR BRUTO NO SEU ESTADO INALTERADO

Código dos produtos	Destino	Unidade de medida	Montante das restituições
1701 11 90 9100	S00	EUR/100 kg	43,91 ⁽¹⁾
1701 11 90 9910	S00	EUR/100 kg	43,56 ⁽¹⁾
1701 12 90 9100	S00	EUR/100 kg	43,91 ⁽¹⁾
1701 12 90 9910	S00	EUR/100 kg	43,56 ⁽¹⁾
1701 91 00 9000	S00	EUR/1 % de sacarose × 100 kg de produto líquido	0,4773
1701 99 10 9100	S00	EUR/100 kg	47,73
1701 99 10 9910	S00	EUR/100 kg	47,35
1701 99 10 9950	S00	EUR/100 kg	47,35
1701 99 90 9100	S00	EUR/1 % de sacarose × 100 kg de produto líquido	0,4773

Nota: Os códigos dos produtos e os códigos de destino série «A» estão definidos no Regulamento (CEE) n.º 3846/87 da Comissão (JO L 366 de 24.12.1987, p. 1).

Os códigos dos destinos numéricos estão definidos no Regulamento (CE) n.º 1779/2002 da Comissão (JO L 269 de 5.10.2002, p. 6).

Os outros destinos são definidos do seguinte modo:

S00: Todos os destinos (países terceiros, outros territórios, abastecimento e destinos assimilados a uma exportação para fora da Comunidade), com excepção da Albânia, da Croácia, da Bósnia-Herzegovina, da Sérvia e Montenegro (incluindo o Kosovo, conforme definido pela Resolução 1244 do Conselho de Segurança das Nações Unidas de 10 de Junho de 1999), e da antiga República Jugoslava da Macedónia, salvo para o açúcar incorporado nos produtos referidos no n.º 2, alínea b), do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 2201/96 do Conselho (JO L 297 de 21.11.1996, p. 29).

⁽¹⁾ Este montante é aplicável ao açúcar bruto com um rendimento de 92 %. Se o rendimento do açúcar bruto exportado se afastar dos 92 %, o montante da restituição aplicável é calculado em conformidade com o disposto no n.º 4 do artigo 28.º do Regulamento (CE) n.º 1260/2001.

REGULAMENTO (CE) N.º 1189/2003 DA COMISSÃO
de 3 de Julho de 2003

que fixa o montante máximo da restituição à exportação do açúcar branco com destino a determinados países terceiros para o trigésimo quinto concurso público parcial efectuado no âmbito do concurso público permanente referido no Regulamento (CE) n.º 1331/2002

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1260/2001 do Conselho, de 19 de Junho de 2001, que estabelece a organização comum de mercado no sector do açúcar ⁽¹⁾, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 680/2002 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 5 do seu artigo 27.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Por força do Regulamento (CE) n.º 1331/2002 da Comissão, de 23 de Julho de 2002, relativo a um concurso público permanente, a título da campanha de comercialização de 2002/2003, para a determinação de direitos niveladores e/ou de restituições à exportação de açúcar branco ⁽³⁾, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 432/2003 ⁽⁴⁾ procedeu-se a concursos públicos parciais para a exportação desse açúcar com destino a determinados países terceiros.
- (2) Nos termos do n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1331/2002, é fixado um montante máximo da restituição à exportação, eventualmente, para o concurso

público parcial em causa, tendo em conta, nomeadamente, a situação e a evolução previsível do mercado do açúcar na Comunidade e no mercado mundial.

- (3) Após exame das ofertas, é conveniente adoptar, para o trigésimo quinto concurso público parcial, as disposições referidas no artigo 1.º
- (4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão do Açúcar,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Para o trigésimo quinto concurso público parcial de açúcar branco, efectuado no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1331/2002, o montante máximo da restituição à exportação com destino a determinados países terceiros é fixado em 50,382 euros/100 kg.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 4 de Julho de 2003.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 178 de 30.6.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 104 de 20.4.2002, p. 26.

⁽³⁾ JO L 195 de 24.7.2002, p. 6.

⁽⁴⁾ JO L 65 de 8.3.2003, p. 21.

REGULAMENTO (CE) N.º 1190/2003 DA COMISSÃO
de 2 de Julho de 2003
que rectifica o Regulamento (CE) n.º 512/2003 relativo à emissão de certificados de exportação no
sector vitivinícola

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 883/2001 da Comissão, de 24 de Abril de 2001, que estabelece normas de execução do Regulamento (CE) n.º 1493/1999 do Conselho no que respeita ao comércio de produtos do sector vitivinícola com os países terceiros⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1175/2003⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 7.º e o n.º 3 do seu artigo 9.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O n.º 2 do artigo 1.º da versão em língua portuguesa do Regulamento (CE) n.º 512/2003⁽³⁾ da Comissão não está completo e as datas nele referidas não estão indicadas na ordem correcta. Por conseguinte, convém corrigir essa versão.
- (2) Uma vez que o Regulamento (CE) n.º 512/2003 entrou em vigor em 21 de Março de 2003, é necessário prever a aplicação do presente regulamento a partir dessa data,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 512/2003 é corrigido do modo a seguir indicado.

O n.º 2 do artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. No que diz respeito aos produtos do sector vitivinícola referidos no n.º 1, ficam suspensas até 1 de Maio de 2003, para as zonas de destino 3) Europa de Leste, a emissão dos certificados de exportação cujos pedidos forem apresentados a partir de 19 de Março de 2003 e a apresentação, a partir de 21 de Março de 2003, de pedidos de certificados de exportação.».

Artigo 2.º

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

É aplicável a partir de 21 de Março de 2003.

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

Feito em Bruxelas, em 2 de Julho de 2003.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 128 de 10.5.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 164 de 2.7.2003, p. 8.

⁽³⁾ JO L 75 de 21.3.2003, p. 25.

REGULAMENTO (CE) N.º 1191/2003 DA COMISSÃO
de 2 de Julho de 2003
que rectifica o Regulamento (CE) n.º 120/2003 relativo à emissão de certificados de exportação no
sector vitivinícola

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 883/2001 da Comissão, de 24 de Abril de 2001, que estabelece normas de execução do Regulamento (CE) n.º 1493/1999 do Conselho no que respeita ao comércio de produtos do sector vitivinícola com os países terceiros ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1175/2003 ⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 7.º e o n.º 3 do seu artigo 9.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O n.º 2 do artigo 1.º da versão em língua portuguesa do Regulamento (CE) n.º 120/2003 ⁽³⁾ da Comissão não está completo e as datas nele referidas não estão indicadas na ordem correcta. Por conseguinte, convém corrigir essa versão.
- (2) Uma vez que o Regulamento (CE) n.º 120/2003 entrou em vigor em 25 de Janeiro de 2003, é necessário prever a aplicação do presente regulamento a partir dessa data,

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

Feito em Bruxelas, em 2 de Julho de 2003.

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 120/2003 é corrigido do modo a seguir indicado.

1. Unicamente na versão em língua portuguesa:

O n.º 2 do artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. No que diz respeito aos produtos do sector vitivinícola referidos no n.º 1, ficam suspensas até 16 de Março de 2003, para as zonas de destino 1) África e 3) Europa de Leste, a emissão dos certificados de exportação cujos pedidos forem apresentados a partir de 22 de Janeiro 2003 e a apresentação, a partir de 24 de Março de 2003, de pedidos de certificados de exportação.».

Artigo 2.º

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

É aplicável a partir de 25 de Janeiro de 2003.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 128 de 10.5.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 164 de 2.7.2003, p. 8.

⁽³⁾ JO L 20 de 24.1.2003, p. 15.

REGULAMENTO (CE) N.º 1192/2003 DA COMISSÃO

de 3 de Julho de 2003

que altera o Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas dos transportes ferroviários

(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 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 3.º e o n.º 5 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) De acordo com o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 91/2003, as definições contidas nesse regulamento podem ser alteradas pela Comissão.
- (2) São necessárias definições adicionais para efeitos da recolha de dados, em conformidade com as definições comuns a todos os Estados-Membros, para garantir a harmonização das estatísticas dos transportes ferroviários.
- (3) De acordo com o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 91/2003, o conteúdo dos anexos pode ser adaptado pela Comissão.
- (4) A apresentação do quadro H1 deve ser alterada para garantir a clareza da cobertura estatística apresentada.
- (5) Assim, o Regulamento (CE) n.º 91/2003 deve ser alterado em conformidade.
- (6) As medidas fixadas no presente regulamento são conformes ao parecer apresentado pelo Comité do Programa Estatístico, instituído pela Decisão 89/382/CEE, Euratom do Conselho⁽²⁾,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 91/2003 é alterado da seguinte forma:

1. O n.º 1 do artigo 3.º passa a ter a seguinte redacção:
 - «1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
 1. “País declarante”, o Estado-Membro que transmite os dados ao Eurostat;
 2. “Autoridades nacionais”, os institutos nacionais de estatística ou outros organismos responsáveis pela elaboração de estatísticas comunitárias;
 3. “Caminho-de-ferro”, via de comunicação por carril para utilização exclusiva de veículos ferroviários;

4. “Veículo ferroviário”, material móvel que circula exclusivamente sobre carril, com tracção própria (veículos tractores) ou rebocado (carruagens, reboques de automotora, furgões e vagões);
5. “Empresa de transporte ferroviário”, uma empresa pública ou privada, cuja actividade consista na prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros. Excluem-se as empresas de transporte ferroviário que assegurem exclusivamente serviços de transporte ferroviário de passageiros por metropolitano, eléctrico e/ou metro ligeiro;
6. “Transporte ferroviário de mercadorias”, a deslocação de mercadorias efectuada por meio de veículos ferroviários entre o local de carga e o local de descarga;
7. “Transporte ferroviário de passageiros”, a deslocação de passageiros efectuada por veículos ferroviários entre o local de embarque e o local de desembarque. Exclui-se o transporte de passageiros por metropolitano, eléctrico e/ou metro ligeiro;
8. “Metropolitano” (também conhecido como “metro”, “caminho-de-ferro metropolitano” ou “caminho-de-ferro subterrâneo”), caminho-de-ferro eléctrico para o transporte de passageiros com capacidade para tráfego muito intenso e caracterizado por direitos exclusivos de passagem, composições com várias carruagens, alta velocidade, aceleração rápida, sistemas de sinalização sofisticados, e pela ausência de passagens de nível, para permitir uma frequência elevada de comboios e uma grande ocupação dos cais. O metro caracteriza-se ainda pela elevada quantidade de estações, normalmente a intervalos de 700 m-1 200 m. A “alta velocidade” define-se por comparação com a de eléctricos e metro ligeiro, e significa neste caso cerca de 30-40 km/h, nas distâncias mais curtas, e 40-70 km/h, nas mais longas;
9. “Eléctrico (carro eléctrico)”, veículo rodoviário de passageiros concebido para levar sentadas mais de nove pessoas (incluindo o condutor), ligado a condutores eléctricos ou movido a diesel e que se desloca sobre carris;
10. “Metro ligeiro”, caminho-de-ferro para o transporte de passageiros que utiliza frequentemente carruagens eléctricas sobre carris, as quais funcionam isoladamente ou em comboios curtos, em linhas duplas fixas. A distância entre as estações/paragens não ultrapassa geralmente os 1 200 m. Comparado com o metro, o metro ligeiro é de construção mais ligeira, concebida para volumes mais pequenos de tráfego e velocidade inferior. Por vezes é difícil distinguir com precisão entre metro ligeiro e eléctrico; o eléctrico não está normalmente separado do tráfego rodoviário, enquanto o metro ligeiro pode estar separado dos restantes sistemas;

⁽¹⁾ JO L 14 de 21.1.2003, p. 1.⁽²⁾ JO L 181 de 28.6.1989, p. 47.

11. “Transporte nacional”, transporte ferroviário entre dois locais (local de carga/embarque e local de descarga/desembarque) situados no país declarante. Pode incluir o trânsito por um segundo país;
 12. “Transporte internacional”, transporte ferroviário entre um local (de carga/embarque ou de descarga/desembarque) situado no país declarante e um local (de carga/embarque ou de descarga/desembarque) situado noutro país;
 13. “Trânsito”, transporte ferroviário efectuado na rede ferroviária do país declarante entre dois locais (local de carga/embarque e local de descarga/desembarque) situados fora do país declarante. As operações de transporte que envolvem carga/embarque ou descarga/desembarque de mercadorias/passageiros na fronteira do país declarante de/para outro modo de transporte não são consideradas como trânsito;
 14. “Passageiro ferroviário”, qualquer pessoa, excluindo o pessoal afecto ao serviço do comboio, que efectue um percurso num veículo ferroviário. Para efeitos das estatísticas sobre acidentes, incluem-se os passageiros que tentem embarcar/desembarcar num/de um comboio em movimento;
 15. “Número de passageiros”, número de viagens efectuadas por passageiros ferroviários, em que cada viagem é definida como a deslocação entre o local de embarque e o local de desembarque, com ou sem transferências de um veículo ferroviário para outro. Sempre que possível, quando os passageiros utilizarem os serviços de mais do que uma empresa de transporte ferroviário não devem ser contabilizados mais do que uma vez;
 16. “Passageiro-quilómetro”, unidade de medida correspondente ao transporte de um passageiro na distância de um quilómetro. Deve considerar-se apenas a distância efectivamente percorrida pelo passageiro no território nacional do país declarante;
 17. “Peso”, unidade de medida que corresponde à quantidade de mercadorias em toneladas (1 000 quilogramas). O peso a ter em consideração inclui, além do peso das mercadorias transportadas, o peso das embalagens e a tara dos contentores, caixas móveis, paletes e veículos rodoviários transportados por caminho-de-ferro, no âmbito de operações de transporte combinado. Sempre que possível, quando as mercadorias forem transportadas recorrendo aos serviços de mais do que uma empresa de transportes ferroviários, o peso das mercadorias não deve ser contabilizado mais do que uma vez;
 18. “Tonelada-quilómetro”, unidade de medida correspondente à deslocação, por caminho-de-ferro, de uma tonelada (1 000 quilogramas) de mercadoria, na distância de um quilómetro. Deve considerar-se apenas a distância efectivamente percorrida no território nacional do país declarante;
 19. “Comboio”, um ou mais veículos ferroviários rebocados por uma ou mais locomotivas ou automotoras, ou uma automotora isolada, circulando com um número determinado ou uma designação específica, de um ponto fixo inicial para um ponto fixo final. Uma locomotiva isolada, isto é, que viaje sozinha, não é considerada um comboio;
 20. “Comboio-quilómetro”, unidade de medida que corresponde à deslocação de um comboio num percurso de um quilómetro. A distância utilizada é a distância efectivamente percorrida, se disponível, ou a distância normal da rede entre a origem e o destino. Só será tida em consideração a distância percorrida no território nacional do país declarante;
 21. “Comboio completo”, qualquer remessa, composta por um ou vários vagões carregados, entregue a transporte ao mesmo tempo, pelo mesmo expedidor, na mesma estação e enviada sem alteração na composição do comboio para o endereço de um mesmo destinatário, na mesma estação de destino;
 22. “Vagão completo”, qualquer remessa de mercadorias para a qual é necessária a utilização exclusiva de um vagão, quer a sua capacidade de carga seja totalmente utilizada ou não;
 23. “TEU (unidade equivalente a vinte pés)”, unidade normalizada com base num contentor ISO de 20 pés de comprimento (6,10 m), usada como medida estatística de fluxos ou capacidades de tráfego. Um contentor normalizado ISO série 1 de 40 pés equivale a 2 TEU. Uma caixa móvel inferior a 20 pés corresponde a 0,75 TEU, entre 20 pés e 40 pés corresponde a 1,5 TEU e acima de 40 pés corresponde a 2,25 TEU;
 24. “Acidente grave”, qualquer acidente que implique pelo menos um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves em, pelo menos, uma pessoa, ou consideráveis prejuízos ao material, às vias, a outras instalações, ou ao ambiente, ou interrupções prolongadas da circulação. Excluem-se os acidentes ocorridos em oficinas, armazéns e depósitos;
 25. “Acidente com feridos graves”, qualquer acidente que implique pelo menos um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves em, pelo menos, uma pessoa. Excluem-se os acidentes ocorridos em oficinas, armazéns e depósitos;
 26. “Morto em acidente ferroviário”, óbito resultante de um acidente ou em sua consequência registado dentro de 30 dias, excluindo os suicídios;
 27. “Ferido grave”, qualquer pessoa que, em consequência de um acidente, tenha sofrido lesões que levem à sua hospitalização por períodos superiores a 24 horas, excluindo as tentativas de suicídio;
 28. “Acidente que envolva o transporte de mercadorias perigosas”, qualquer acidente ou incidente que deva ser objecto de uma declaração em conformidade com o RID/ADR, secção 1.8.5;
 29. “Suicídio”, qualquer acto deliberado contra si próprio destinado a provocar a morte, tal como registado e classificado pelas autoridades nacionais competentes.
 30. “Tentativa de suicídio”, qualquer acto deliberado contra si próprio resultante em ferimentos graves mas não em morte, tal como registado e classificado pelas autoridades nacionais competentes.»
2. O anexo H é substituído pelo texto em anexo ao presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo 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 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão
Pedro SOLBES MIRA
Membro da Comissão

ANEXO

«ANEXO H

ESTATÍSTICAS SOBRE ACIDENTES

Lista de variáveis e unidades de medida	<ul style="list-style-type: none"> — número de acidentes (quadros H1, H2) — número de mortos (quadro H3) — número de feridos graves (quadro H4)
Período de referência	Um ano
Periodicidade	Anual
Lista de quadros, com repartição por quadro	<p>Quadro H1: número de acidentes graves e número de acidentes com feridos graves (opcional), por tipo de acidente</p> <p>Quadro H2: número de acidentes que envolvam o transporte de mercadorias perigosas</p> <p>Quadro H3: número de mortos, por tipo de acidente e categoria de pessoa</p> <p>Quadro H4: número de feridos graves, por tipo de acidente e categoria de pessoa</p>
Prazo para a transmissão dos dados	Cinco meses após o final do período de referência
Primeiro período de referência	2004
Observações	<ol style="list-style-type: none"> 1. Os tipos de acidentes são repartidos do seguinte modo: <ul style="list-style-type: none"> — colisões (excluindo acidentes em passagens de nível) — descarrilamentos — acidentes ocorridos em passagens de nível — acidentes que afectem pessoas, provocados por material circulante em movimento — incêndios de material circulante — outros acidentes — total <p>O tipo de acidente refere-se ao acidente primário</p> 2. O quadro H2 é repartido do seguinte modo: <ul style="list-style-type: none"> — número total de acidentes que envolvam, pelo menos, um veículo ferroviário que transporte mercadorias perigosas, tal como definidas na lista de mercadorias constante no anexo K — número de acidentes desse tipo que provoquem a libertação de matérias perigosas 3. As categorias de pessoas são repartidas do seguinte modo: <ul style="list-style-type: none"> — passageiros — trabalhadores (incluindo contratantes) — outras categorias — total 4. Os dados dos quadros H1-H4 deverão dizer respeito a todos os caminhos-de-ferro cobertos pelo presente regulamento 5. Nos primeiros cinco anos de aplicação do presente regulamento, os Estados-Membros poderão transmitir estas estatísticas de acordo com as definições nacionais, caso os dados conformes com as definições harmonizadas (adoptadas nos termos do procedimento estabelecido no n.º 2 do artigo 11.º) não estejam disponíveis.»

REGULAMENTO (CE) N.º 1193/2003 DA COMISSÃO
de 3 de Julho de 2003

relativo às propostas comunicadas para a exportação de cevada no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 936/2003

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, de 30 de Junho de 1992, que estabelece a organização comum de mercado no sector dos cereais ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1104/2003 ⁽²⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1501/95 da Comissão, de 29 de Junho de 1995, que estabelece normas de execução do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, no que diz respeito à concessão de restituições à exportação, bem como as medidas a tomar em caso de perturbação, no sector dos cereais ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1163/2002 ⁽⁴⁾, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1324/2002 ⁽⁵⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Pelo Regulamento (CE) n.º 936/2003 da Comissão ⁽⁶⁾, foi aberto um concurso para a restituição à exportação de cevada para determinados países terceiros.
- (2) Em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1501/95, a Comissão pode, com base nas propostas comunicadas, de acordo com o processo previsto no artigo 23.º do Regulamento (CEE) n.º 1766/92, decidir não dar seguimento ao concurso.

(3) Tendo em conta, nomeadamente, os critérios previstos no artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1501/95, não é conveniente proceder à fixação duma restituição máxima.

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

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Não é dado seguimento às propostas comunicadas de 27 de Junho a 3 de Julho de 2003 no âmbito do concurso para a restituição à exportação de cevada referido no Regulamento (CE) n.º 936/2003.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 4 de Julho de 2003.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

⁽²⁾ JO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

⁽³⁾ JO L 147 de 30.6.1995, p. 7.

⁽⁴⁾ JO L 170 de 29.6.2002, p. 46.

⁽⁵⁾ JO L 194 de 23.7.2002, p. 26.

⁽⁶⁾ JO L 127 de 9.5.2002, p. 11.

REGULAMENTO (CE) N.º 1194/2003 DA COMISSÃO
de 3 de Julho de 2003
relativo às propostas comunicadas para a exportação de centeio no âmbito do concurso referido
no Regulamento (CE) n.º 935/2003

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, de 30 de Junho de 1992, que estabelece a organização comum de mercado no sector dos cereais ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1104/2003 ⁽²⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1501/95 da Comissão, de 29 de Junho de 1995, que estabelece normas de execução do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, no que diz respeito à concessão de restituições à exportação, bem como as medidas a tomar em caso de perturbação, no sector dos cereais ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1163/2002 ⁽⁴⁾, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1324/2002 ⁽⁵⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Pelo Regulamento (CE) n.º 935/2003 da Comissão ⁽⁶⁾ foi aberto um concurso para a restituição ou e/exportação de centeio para certos países terceiros.
- (2) Em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1501/95, a Comissão pode, com base nas propostas comunicadas, de acordo com o processo previsto no artigo 23.º do Regulamento (CEE) n.º 1766/92, decidir não dar seguimento ao concurso.

(3) Tendo em conta, nomeadamente, os critérios previstos no artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1501/95, não é conveniente proceder à fixação duma restituição máxima.

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

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Não é dado seguimento às propostas comunicadas de 27 de Junho a 3 de Julho de 2003 no âmbito do concurso para a restituição à exportação de centeio referido no Regulamento (CE) n.º 935/2003.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 4 de Julho de 2003.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

⁽²⁾ JO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

⁽³⁾ JO L 147 de 30.6.1995, p. 7.

⁽⁴⁾ JO L 170 de 29.6.2002, p. 46.

⁽⁵⁾ JO L 194 de 23.7.2002, p. 26.

⁽⁶⁾ JO L 133 de 29.5.2003, p. 45.

REGULAMENTO (CE) N.º 1195/2003 DA COMISSÃO
de 3 de Julho de 2003

relativo às propostas comunicadas para a exportação de trigo mole no âmbito do concurso referido
no Regulamento (CE) n.º 934/2003

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, de 30 de Junho de 1992, que estabelece a organização comum de mercado no sector dos cereais ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1104/2003 ⁽²⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1501/95 da Comissão, de 29 de Junho de 1995, que estabelece normas de execução do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, no que diz respeito à concessão de restituições à exportação, bem como as medidas a tomar em caso de perturbação, no sector dos cereais ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1163/2002 ⁽⁴⁾, alterado pelo Regulamento n.º 1324/2002 ⁽⁵⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Pelo Regulamento (CE) n.º 934/2003 da Comissão ⁽⁶⁾ foi aberto um concurso para a restituição à exportação de trigo mole para determinados países terceiros.
- (2) Em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1501/95, a Comissão pode, com base nas propostas comunicadas, de acordo com o processo previsto no artigo 23.º do Regulamento (CEE) n.º 1766/92, decidir não dar seguimento ao concurso.

(3) Tendo em conta, nomeadamente, os critérios previstos no artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1501/95, não é conveniente proceder à fixação duma restituição máxima.

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

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Não é dado seguimento às propostas comunicadas de 27 de Junho a 3 de Julho de 2003 no âmbito do concurso para a restituição à exportação de trigo mole referido no Regulamento (CE) n.º 934/2003.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 4 de Julho de 2003.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

⁽²⁾ JO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

⁽³⁾ JO L 147 de 30.6.1995, p. 7.

⁽⁴⁾ JO L 170 de 29.6.2002, p. 46.

⁽⁵⁾ JO L 194 de 23.7.2002, p. 26.

⁽⁶⁾ JO L 133 de 29.5.2003, p. 42.

REGULAMENTO (CE) N.º 1196/2003 DA COMISSÃO
de 3 de Julho de 2003

relativo às propostas comunicadas em relação à importação de sorgo no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 699/2003

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, de 30 de Junho de 1992, que estabelece a organização comum de mercado no sector dos cereais ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1104/2003 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 12.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Pelo Regulamento (CE) n.º 699/2003 da Comissão ⁽³⁾, foi aberto um concurso da redução máxima do direito de importação de sorgo para Espanha.
- (2) Em conformidade com o artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1839/95 da Comissão ⁽⁴⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2235/2000 ⁽⁵⁾, com base nas propostas comunicadas, a Comissão pode, segundo o processo previsto no artigo 23.º do Regulamento (CEE) n.º 1766/92, decidir não dar seguimento ao concurso.

(3) Tendo em conta, nomeadamente, os critérios previstos nos artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 1839/95, não é indicado proceder à fixação duma redução máxima do direito de importação.

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

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Não é dado seguimento às propostas comunicadas de 27 de Junho a 3 de Julho de 2003 no âmbito do concurso para a redução do direito de importação de sorgo referido no Regulamento (CE) n.º 699/2003.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 4 de Julho de 2003.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

⁽²⁾ JO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

⁽³⁾ JO L 99 de 17.4.2003, p. 29.

⁽⁴⁾ JO L 177 de 28.7.1995, p. 4.

⁽⁵⁾ JO L 256 de 10.10.2000, p. 13.

REGULAMENTO (CE) N.º 1197/2003 DA COMISSÃO
de 3 de Julho de 2003

que fixa o coeficiente de redução a aplicar no quadro do contingente pautal comunitário de importação de cevada previsto pelo Regulamento (CE) n.º 2376/2002

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, de 30 de Junho de 1992, que estabelece a organização comum de mercado no sector dos cereais ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1104/2003 ⁽²⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2376/2002 da Comissão, de 27 de Dezembro de 2002, relativo à abertura e modo de gestão do contingente pautal comunitário de importação de cevada proveniente de países terceiros e que estabelece uma derrogação do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1113/2003 ⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 2376/2002 abriu um contingente pautal anual de importação de 300 000 toneladas de cevada do código NC 1003 00.

- (2) As quantidades pedidas em 30 de Junho de 2003, em conformidade com o n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2376/2002, ultrapassam as quantidades disponíveis. Por conseguinte, é necessário determinar em que medida os certificados podem ser emitidos, através da fixação do coeficiente de redução a aplicar às quantidades pedidas,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Cada pedido de certificado de importação relativo ao contingente pautal de cevada apresentado e transmitido à Comissão em 30 de Junho de 2003, em conformidade com os n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2376/2002, é satisfeito até 0,715620 das quantidades pedidas.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 4 de Julho de 2003.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

⁽²⁾ JO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

⁽³⁾ JO L 358 de 31.12.2002, p. 92.

⁽⁴⁾ JO L 158 de 27.6.2003, p. 24.

**REGULAMENTO (CE) N.º 1198/2003 DA COMISSÃO
de 3 de Julho de 2003**

**que determina em que medida pode ser dado seguimento aos pedidos de direitos de importação
apresentados no mês de Junho de 2003 para os bovinos machos jovens destinados à engorda**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 977/2003 da Comissão, de 7 de Junho de 2003, relativo à abertura e modo de gestão de um contingente pautal de importação de bovinos machos jovens para engorda (1 de Julho de 2003 a 30 de Junho de 2004) ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 5, do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

O n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 977/2003 fixou a quantidade de bovinos machos jovens que podem ser importados em condições especiais no período compreendido entre 1 de Julho de 2003 e 30 de Junho de 2004. As quantidades pedidas excedem as quantidades disponíveis nos termos do n.º 1, alínea c), do artigo 2.º do mesmo regulamento. Nestas

condições, é conveniente reduzir proporcionalmente as quantidades pedidas, em conformidade com o disposto no n.º 5 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 977/2003,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Todos os pedidos de direitos de importação, apresentados em Estados-Membros que não a Itália e a Grécia, nos termos do n.º 3, terceiro travessão do segundo parágrafo, do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 977/2003, serão satisfeitos até ao limite de 2,4324 % da quantidade pedida.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 4 de Julho de 2003.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 141 de 7.6.2003, p. 5.

DIRECTIVA 2003/42/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 13 de Junho de 2003
relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,
Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾, à luz do projecto comum aprovado pelo Comité de Conciliação em 9 de Abril de 2003,

Considerando o seguinte:

- (1) Embora a taxa de acidentes na aviação civil se tenha mantido bastante estável ao longo da última década, teme-se que o aumento de tráfego previsto possa resultar num aumento do número de acidentes num futuro próximo.
- (2) A Directiva 94/56/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil ⁽⁴⁾, tem por objectivo, facilitando a rápida realização de inquéritos, evitar acidentes.
- (3) A experiência demonstrou que frequentemente, antes de ocorrer um acidente, alguns incidentes e várias outras deficiências revelam a existência de riscos para a segurança.
- (4) O aumento da segurança da aviação civil requer um melhor conhecimento dessas ocorrências para facilitar a análise e o acompanhamento das tendências, tendo em vista a adopção de acções correctivas.
- (5) Quando estas ocorrências envolvem aeronaves registadas num Estado-Membro, ou exploradas por uma empresa estabelecida num Estado-Membro, devem ser comunicadas, ainda que se verifiquem fora do território comunitário.
- (6) Cada Estado-Membro deverá criar um sistema de comunicação obrigatória de ocorrências.
- (7) Diversas categorias de profissionais da aviação civil observam ocorrências relevantes para efeitos de prevenção de acidentes, devendo por conseguinte comunicá-las.
- (8) A eficácia da detecção de potenciais riscos pode ser bastante reforçada pelo intercâmbio de informações sobre as ocorrências.

(9) São necessários programas informáticos que permitam esse intercâmbio entre os diferentes sistemas.

(10) A informação relativa à segurança aérea deverá ser posta à disposição das entidades responsáveis pela regulação da segurança da aviação civil ou pelos inquéritos sobre os acidentes e os incidentes na Comunidade e, quando necessário, das pessoas que possam dela beneficiar e que executem ou iniciem as acções necessárias para aumentar a segurança.

(11) A informação relativa à segurança tem uma natureza de tal forma sensível que a forma de assegurar a sua recolha consiste em garantir a sua confidencialidade, a protecção das fontes e a confiança do pessoal da aviação civil.

(12) O público deverá dispor de informações gerais sobre o grau de segurança da aviação.

(13) Deverão ser adoptadas as medidas necessárias para permitir a criação de sistemas de comunicação confidencial.

(14) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽⁵⁾.

(15) Deverá ser garantida a coerência com os requisitos de comunicação das informações técnicas definidos pelos peritos nacionais no Eurocontrol e na JAA. A lista das ocorrências a comunicar tem em conta o trabalho realizado nestas duas organizações europeias. Também deverão ser tidos em conta os progressos no âmbito da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO).

(16) Atendendo a que o objectivo da acção encarada, nomeadamente o aumento da segurança aérea, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros porque os sistemas de comunicação por estes isoladamente utilizados são menos eficientes do que uma rede coordenada com intercâmbio de informações que permite a identificação precoce de eventuais problemas de segurança, e pode, pois, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo,

⁽¹⁾ JO C 120 E de 24.4.2001, p. 148, e JO C 332 E de 27.11.2001, p. 320.

⁽²⁾ JO C 311 de 7.11.2001, p. 8.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Junho de 2001 (JO C 53 E de 28.2.2002, p. 324), posição comum do Conselho de 17 de Junho de 2002 (JO C 197 E, de 20.8.2002, p. 16) e decisão do Parlamento Europeu de 23 de Outubro de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial). Decisão do Parlamento Europeu de 13 de Maio de 2003 e decisão do Conselho de 13 de Maio de 2003.

⁽⁴⁾ JO L 319 de 12.12.1994, p. 14.

⁽⁵⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivo

O objectivo da presente directiva é contribuir para o aumento da segurança aérea através da garantia da comunicação, da recolha, do armazenamento, da protecção e da divulgação das informações relevantes.

O único objectivo da comunicação de ocorrências consiste na prevenção de futuros acidentes e incidentes e não no apuramento de culpas ou na determinação de responsabilidades.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Ocorrência» qualquer interrupção operacional, defeito, erro ou qualquer outra circunstância irregular que tenha influenciado ou tenha podido influenciar a segurança do voo e que não tenha resultado num acidente ou num incidente grave, a seguir designados «acidente ou incidente grave», tal como definidos nas alíneas a) e k) do artigo 3.º da Directiva 94/56/CE.
2. «Despersonalização» a supressão, nas comunicações efectuadas, de quaisquer dados pessoais relativos ao autor, bem como de pormenores técnicos susceptíveis de conduzir à identificação do autor ou de terceiros por inferência a partir de tais informações.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se a ocorrências que ponham em perigo ou que, caso não sejam corrigidas, sejam susceptíveis de pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa. Os anexos I e II contêm uma lista destas ocorrências.
2. A Comissão pode, nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, decidir alterar os anexos no intuito de desenvolver ou modificar os exemplos.
3. A aplicação da presente directiva ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das respectivas posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado.
4. A aplicação da presente directiva ao aeroporto de Gibraltar fica suspensa até que seja aplicado o regime previsto na declaração conjunta dos Ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido de 2 de Dezembro de 1987. Os Governos de Espanha e do Reino Unido devem informar o Conselho da data de entrada em aplicação desse regime.

Artigo 4.º

Comunicação obrigatória

1. Os Estados-Membros devem exigir que as ocorrências abrangidas pelo artigo 3.º sejam comunicadas às respectivas autoridades competentes referidas no n.º 1 do artigo 5.º, por todas as pessoas a seguir enumeradas, no exercício das suas funções:
 - a) O operador ou o comandante de uma aeronave movida a turbina ou de transporte de passageiros utilizada por um operador em relação ao qual um Estado-Membro garanta a supervisão da segurança das operações;
 - b) Uma pessoa que esteja envolvida na concepção, construção, manutenção ou modificação de uma aeronave movida a turbina ou de transporte de passageiros ou de quaisquer equipamentos ou peças das mesmas, sob a supervisão de um Estado-Membro;
 - c) Uma pessoa que assine um certificado de manutenção ou de colocação em serviço de uma aeronave movida a turbina ou de transporte de passageiros ou de quaisquer equipamentos ou peças das mesmas, sob a supervisão de um Estado-Membro;
 - d) Uma pessoa que exerça uma função para a qual lhe seja exigido possuir uma autorização de um Estado-Membro, como um controlador de tráfego aéreo ou um responsável pela informação de voo;
 - e) Uma pessoa que exerça a função de gestor de um aeroporto abrangido pelo Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992 relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intra-comunitárias⁽¹⁾;
 - f) Uma pessoa que exerça uma função ligada à instalação, modificação, manutenção, reparação, revisão, verificação em voo ou inspecção de instalações de tráfego aéreo cuja responsabilidade é assumida por um Estado-Membro;
 - g) Uma pessoa que exerça uma função ligada à assistência em terra de aeronaves, incluindo o abastecimento, a prestação de serviços, a preparação da folha de carga, o carregamento, a eliminação de gelo e o reboque num aeroporto abrangido pelo Regulamento (CEE) n.º 2408/92.
2. Os Estados-Membros podem encorajar a comunicação voluntária das ocorrências a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º por parte de qualquer pessoa que exerça, no quadro de outras operações ligadas à aviação civil, funções semelhantes às referidas no n.º 1.

Artigo 5.º

Recolha e armazenamento das informações

1. Os Estados-Membros designam uma ou mais autoridades competentes para criar um mecanismo de recolha, de avaliação, de tratamento e de armazenamento das ocorrências comunicadas nos termos do artigo 4.º
- Tal responsabilidade pode ser conferida às seguintes autoridades, desde que actuem com imparcialidade:
- a) Autoridade nacional da aviação civil; e/ou
 - b) Organismo responsável pela realização de inquéritos ou entidade estabelecida segundo o disposto no artigo 6.º da Directiva 94/56/CE; e/ou
 - c) Qualquer outro organismo ou entidade independente incumbido desta função.

⁽¹⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 1994.

Se um Estado-Membro designar mais do que um organismo ou entidade, deve designar um deles como ponto de contacto para o intercâmbio das informações referidas no n.º 1 do artigo 6.º

2. As autoridades competentes devem armazenar as comunicações recolhidas nas suas bases de dados.
3. Os acidentes e os incidentes graves devem ser igualmente armazenados nas referidas bases de dados.

Artigo 6.º

Intercâmbio de informações

1. Os Estados-Membros participam no intercâmbio de informações, colocando à disposição das autoridades competentes dos restantes Estados-Membros e da Comissão todas as informações relevantes relacionadas com a segurança aérea armazenadas nas bases de dados mencionadas no n.º 2 do artigo 5.º

As bases de dados devem ser compatíveis com o programa informático descrito no n.º 3.

2. A autoridade competente designada nos termos do n.º 1 do artigo 5.º que receba uma comunicação de ocorrência deve introduzi-la nas bases de dados e notificar, sempre que necessário, a autoridade competente do Estado-Membro onde se verificou a ocorrência, onde a aeronave está registada, onde a aeronave foi fabricada e/ou onde o operador está habilitado.

3. A Comissão deve desenvolver um programa informático específico para efeitos do disposto na presente directiva. Ao fazê-lo, deve tomar em consideração a necessidade de compatibilidade com os programas informáticos existentes nos Estados-Membros. As autoridades competentes podem utilizar esse programa para a gestão das respectivas bases de dados.

4. A Comissão toma, nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, as medidas adequadas para facilitar o intercâmbio de informações referido no n.º 1.

Artigo 7.º

Divulgação da informação

1. Qualquer entidade responsável pela regulação da segurança da aviação civil ou pelos inquéritos sobre acidentes e incidentes na Comunidade deve ter acesso à informação sobre as ocorrências recolhidas e trocadas em conformidade com o disposto nos artigos 5.º e 6.º, de forma a poder retirar ensinamentos em matéria de segurança das ocorrências comunicadas.

2. Sem prejuízo do direito de acesso do público aos documentos da Comissão fixado no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão⁽¹⁾, a Comissão aprova, nos termos do n.º 2 do artigo 10.º e por iniciativa própria, medidas relativas à divulgação da informação referida no n.º 1 às partes interessadas, nas condições conexas. Tais medidas, que podem ser gerais ou individuais, devem ser baseadas na necessidade:

- de fornecer às pessoas e organizações a informação de que necessitam para aumentarem a segurança na aviação civil,
- de limitar a divulgação da informação ao devidamente necessário para os fins dos seus utilizadores, para se assegurar a confidencialidade adequada a essa informação.

(¹) JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

A decisão de divulgar informação ao abrigo do presente número limita-se ao estritamente necessário para a realização do objectivo do seu utilizador, sem prejuízo do disposto no artigo 8.º

3. Os Estados-Membros podem publicar, pelo menos uma vez por ano, uma análise sobre a segurança aérea, com informação sobre os tipos de ocorrências recolhidos através do respectivo regime nacional de comunicação obrigatória de ocorrências, para informar o público do nível de segurança na aviação civil. Os Estados-Membros podem igualmente publicar comunicações despersonalizadas.

Artigo 8.º

Protecção da informação

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias, nos termos da legislação nacional, para assegurar a devida confidencialidade das informações por elas recebidas nos termos do n.º 1 do artigo 6.º e do n.º 1 do artigo 7.º Estas informações apenas podem ser utilizadas para efeitos da presente directiva.

2. Independentemente do tipo ou classificação da ocorrência, do acidente ou do incidente grave, o nome e o endereço de qualquer pessoa nunca devem ser registados na base de dados mencionada no n.º 2 do artigo 5.º

3. Sem prejuízo das normas de direito penal aplicáveis, os Estados-Membros abster-se-ão de proceder judicialmente relativamente a infracções não-premeditadas ou resultantes de negligência de que tomem conhecimento exclusivamente por terem sido objecto de comunicação ao abrigo do sistema nacional de comunicação obrigatória de ocorrências, excepto em casos de negligência grosseira.

4. Os Estados-Membros asseguraram nos termos da legislação e práticas nacionais, que os trabalhadores que comunicarem os incidentes de que possam ter conhecimento não sejam prejudicados pelo seu empregador.

5. O presente artigo é aplicável sem prejuízo das regras nacionais relativas ao acesso das autoridades judiciais à informação.

Artigo 9.º

Comunicação voluntária

1. Além do sistema de comunicação obrigatória instituído pelos artigos 4.º e 5.º, os Estados-Membros poderão designar um ou mais organismos ou entidades para estebelecem um sistema de comunicação voluntária que colija e analise informações sobre deficiências verificadas na aviação que não sejam de comunicação obrigatória nos termos deste sistema, mas que o autor da comunicação considere como riscos reais ou potenciais.

2. Os Estados-Membros que optarem por criar um sistema de comunicação voluntária estabelecerão as condições para a despersonalização, pelos organismos ou entidades que hajam designado nos termos do n.º 1, das comunicações voluntárias efectuadas no âmbito desse sistema.

3. Os Estados-Membros zelarão por que as informações despersonalizadas sobre segurança relevantes, derivadas da análise de informações confidenciais, sejam armazenadas e facultadas a todas as partes, de modo a que possam ser utilizadas para melhorar a segurança na aviação.

Artigo 10.º

Comitologia

1. A Comissão será assistida pelo comité instituído pelo artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil ⁽¹⁾.

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

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

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 11.º

Execução

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 4 de Julho de 2005 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

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

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

Artigo 12.º

Entrada em vigor

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

Artigo 13.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito no Luxemburgo, em 13 de Junho de 2003.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

A Presidente

V. PAPANDREOU

⁽¹⁾ JO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2871/2000 da Comissão (JO L 333 de 29.12.2000, p. 47).

ANEXO I

Lista de ocorrências relacionadas com a operação, a manutenção, a reparação e o fabrico de aeronaves que devem ser comunicadas

- Nota 1:* Embora o presente anexo inclua a maior parte das ocorrências que devem ser comunicadas, esta lista não pretende ser completamente exaustiva. Qualquer ocorrência que as pessoas envolvidas considerem cumprir os critérios deve ser comunicada.
- Nota 2:* O presente anexo não inclui os acidentes. Além de outros requisitos que abrangem a notificação de acidentes, estes deverão também ser registados na base de dados referida no n.º 2 do artigo 5.º
- Nota 3:* O presente anexo contém exemplos de obrigações de comunicação relativamente à operação, à manutenção, à reparação e ao fabrico de aeronaves.
- Nota 4:* As ocorrências a comunicar são aquelas em que a segurança da operação foi posta em perigo ou foi susceptível de ter sido posta em perigo ou de ter conduzido a uma situação de falta de segurança. Se, na opinião do informador, uma ocorrência não pôs em perigo a segurança da operação mas pode constituir um risco se repetida em circunstâncias diferentes mas semelhantes, essa ocorrência deverá ser comunicada. O que se considera que deve ser comunicado relativamente a uma categoria de produtos, partes ou acessórios pode não se aplicar a outra categoria e a ausência ou presença de um único factor, humano ou técnico, pode transformar a ocorrência num acidente ou num incidente grave.
- Nota 5:* As aprovações operacionais específicas, por exemplo RVSM, ETOPS, RNAV, ou um programa de concepção ou de manutenção podem estar sujeitos a requisitos especiais no que diz respeito à comunicação de falhas ou avarias associadas a essas aprovações ou programas.

CONTEÚDO

A: OPERAÇÕES DE VOO DAS AERONAVES

B: FACTORES TÉCNICOS RELATIVOS À AERONAVE

C: MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DA AERONAVE

D: SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO, INSTALAÇÕES E SERVIÇOS DE TERRA

A. OPERAÇÕES DE VOO DAS AERONAVES

i) **Operação da aeronave**

- a) Manobras para evitar a colisão:
- risco de colisão com outra aeronave, terreno ou objecto ou uma situação de risco ou quando se imponha uma acção para evitar a colisão,
 - manobra para evitar a colisão com outra aeronave, terreno ou objecto,
 - manobra para evitar a colisão destinada a evitar outras situações de falta de segurança;
- b) Incidentes de descolagem e aterragem, incluindo a aterragem forçada ou de precaução. Incidentes tais como a aterragem antes do início da pista e a ultrapassagem do limite finais ou laterais da pista. Descolagem, descolagem rejeitada, aterragem ou tentativa de aterragem em pista fechada, ocupada ou errada. Incursões na pista;
- c) Incapacidade de obtenção do comportamento funcional previsto durante a descolagem ou a subida inicial;
- d) Nível crítico de combustível ou incapacidade de transferir combustível ou de utilizar a quantidade total de combustível utilizável;
- e) Perda de controlo (incluindo perda de controlo parcial ou temporária) independentemente das causas;
- f) Ocorrência a velocidade próxima ou acima de V_1 decorrente de uma situação perigosa ou potencialmente perigosa ou que a produza (por exemplo, descolagem rejeitada, bater com a cauda no chão ao descolar, perda de potência do motor, etc.);
- g) Aproximação falhada que produza uma situação perigosa ou potencialmente perigosa;
- h) Desvio significativo não intencional da velocidade, rota ou altitude pretendidas (superior a 300 pés) independentemente das causas;
- i) Descida abaixo da altura/altitude de decisão ou da altura/altitude de descida mínima sem a referência visual requerida;
- j) Perda da noção de posição relativamente à posição real ou à de outra aeronave;
- k) Avaria na comunicação entre a tripulação (CRM) ou entre o pessoal de voo e outras partes (pessoal de cabina, ATC, pessoal técnico);
- l) Aterragem violenta — aterragem que obrigue a um «controlo devido a uma aterragem violenta»;
- m) Ultrapassagem dos limites de desequilíbrio significativo de combustível;

- n) Indicação incorrecta de um código SSR ou da subescala de um altímetro;
- o) Programação incorrecta ou introdução errada de dados nos equipamentos utilizados para navegação ou cálculos de comportamento funcional, ou utilização de dados incorrectos;
- p) Recepção ou interpretação incorrecta de mensagens radiotelefónicas;
- q) Avaria ou defeito do sistema de combustível com efeitos no fornecimento e/ou distribuição do combustível;
- r) Saída não intencional de uma aeronave de uma superfície pavimentada;
- s) Colisão entre uma aeronave e qualquer outra aeronave, veículo ou objecto;
- t) Accionamento involuntário e/ou incorrecto de qualquer comando;
- u) Impossibilidade de conseguir a configuração pretendida para qualquer fase do voo [por exemplo, trem de aterragem e portas, *flaps*, estabilizadores, bordos de ataque avançados (*slats*), etc.];
- v) Situação de perigo ou potencialmente perigosa resultante de qualquer simulação de condições de emergência durante a formação, verificações de sistemas ou para fins de formação;
- w) Vibração anormal;
- x) Accionamento de qualquer sistema primário de aviso associado à manobra da aeronave, como por exemplo aviso de configuração, de perda (vibração do *manche*), de excesso de velocidade, etc., salvo se:
 - 1. A tripulação determinar, de forma conclusiva, que a indicação é falsa e na condição de o falso aviso não resultar numa situação de dificuldade ou de perigo devido à reacção da tripulação; ou
 - 2. O sistema tiver sido accionado para fins de formação ou de ensaio;
- y) Aviso GPWS/TAWS, quando:
 - 1. A aeronave se aproxime mais do solo do que estava previsto ou do que se esperava; ou
 - 2. O aviso surja em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC) ou durante a noite e se conclua que foi desencadeado por uma razão de descida muito elevada (Modo 1); ou
 - 3. O aviso resulte da impossibilidade de descer o trem de aterragem ou os *flaps* de aterragem no ponto correcto na aproximação (Modo 4); ou
 - 4. Qualquer dificuldade ou perigo que resulte ou possa ter resultado da reacção da tripulação ao aviso, por exemplo, eventual redução da distância em relação ao tráfego vizinho. Esta categoria pode incluir avisos de qualquer modo ou tipo, ou seja, avisos genuínos, perturbações ou falsos avisos;
- z) Alerta GPWS/TAWS quando qualquer situação de dificuldade ou perigo resulte ou possa ter resultado da reacção da tripulação ao alerta.
 - aa) ACAS RA.
 - bb) Incidente com o sopro dos reactores ou do hélice que resultem em danos significativos ou ferimentos graves.

ii) Emergências

- a) Incêndio, explosão, fumo ou emanações tóxicas mesmo quando o incêndio tenha sido extinguido;
- b) Utilização de qualquer procedimento não habitual pelo pessoal de voo ou de cabina para lidar com uma emergência quando:
 - 1. O procedimento existe mas não é utilizado;
 - 2. O procedimento não existe;
 - 3. O procedimento existe mas é incompleto ou inadequado;
 - 4. O procedimento é incorrecto;
 - 5. É utilizado o procedimento incorrecto;
- c) Inadequação de quaisquer procedimentos de emergência, incluindo quando utilizados para operações de manutenção, formação ou ensaio;
- d) Acontecimento que leve a uma evacuação de emergência;
- e) Despressurização;
- f) Utilização de qualquer equipamento de emergência ou dos procedimentos previstos para situações de emergência;
- g) Declaração de emergência («*Mayday*» ou «*Pan*»).
- h) Avaria em qualquer sistema ou equipamento de emergência, incluindo todas as portas de saída e a respectiva iluminação, mesmo quando seja detectada durante operações de manutenção, formação ou ensaio;
- i) Eventos que exijam a utilização das reservas de oxigénio de emergência por qualquer membro da tripulação;

iii) Incapacidade da tripulação

- a) Incapacidade de qualquer membro do pessoal de voo, mesmo que ocorra imediatamente antes da descolagem, caso se considere que poderia ter ocorrido após a descolagem;
- b) Incapacidade de qualquer membro do pessoal de cabina que o impeça de executar tarefas essenciais em situação de emergência.

iv) Ferimentos

Ocorrências que provoquem ou possam provocar ferimentos significativos de passageiros ou da tripulação mas que cuja comunicação como acidente não seja considerada obrigatória.

v) Meteorologia

- a) Queda de raio que provoque danos na aeronave ou perda ou avaria de qualquer sistema essencial;
- b) Queda de granizo que provoque danos na aeronave ou perda ou avaria de qualquer sistema essencial;
- c) Turbulência séria que provoque ferimentos aos ocupantes ou que se considere exigir uma «verificação após turbulência» da aeronave;
- d) Ondulações de vento;
- e) Condições de gelo que provoquem dificuldades de controlo da aeronave, danos na aeronave ou perda ou avaria de qualquer sistema essencial.

vi) Segurança

- a) Interferência ilegal na aeronave, incluindo ameaça de bomba ou desvio da aeronave por piratas do ar;
- b) Dificuldades de controlar passageiros embriagados, violentos ou indisciplinados;
- c) Descoberta de passageiro clandestino;

vii) Outras ocorrências

- a) Repetição de tipos específicos de ocorrências cuja comunicação não seja considerada obrigatória quando se verificam isoladamente mas que, devido à sua frequência, constituam um perigo potencial;
- b) Embate com uma ave que provoque danos na aeronave ou perda ou avaria de qualquer sistema essencial;
- c) Entrada em zona de turbulência;
- d) Outra ocorrência de qualquer tipo que se considere ter colocado em perigo ou poder colocar em perigo a aeronave ou os seus ocupantes a bordo ou em terra.

B. FACTORES TÉCNICOS RELATIVOS À AERONAVE**i) Estrutura**

Nem todas as avarias estruturais devem ser comunicadas. É necessário proceder a uma avaliação técnica para decidir se a avaria é suficientemente grave para ser comunicada. Podem ser considerados os seguintes exemplos:

- a) Dano causado a um elemento estrutural principal (EEP) não qualificado como tolerante ao dano (elemento de vida limitada). Os EEP são aqueles que contribuem significativamente para suportar cargas em voo, no solo e de pressurização e cuja avaria possa resultar numa avaria catastrófica da aeronave;
- b) Defeito ou dano que ultrapasse os danos admissíveis de um EEP qualificado com tolerante ao dano;
- c) Dano ou defeito que ultrapasse as tolerâncias admissíveis de um elemento estrutural cuja avaria possa reduzir a rigidez da estrutura de tal forma que deixe de ser possível obter margens de vibração, divergência ou inversão dos comandos;
- d) Dano ou defeito de um elemento estrutural que possa provocar a libertação de objectos susceptíveis de causar ferimentos a ocupantes da aeronave;
- e) Dano ou defeito de um elemento estrutural que possa pôr em risco o correcto funcionamento de sistemas. Ver a alínea ii);
- f) Perda de parte da estrutura da aeronave em voo.

ii) Sistemas

Propõem-se os seguintes critérios gerais aplicáveis a todos os sistemas:

- a) Perda, avaria ou defeito significativos de qualquer sistema, subsistema ou conjunto de equipamentos quando se torne impossível cumprir de forma satisfatória os procedimentos operacionais, treinos, etc.;

- b) Incapacidade de controlo do sistema pela tripulação, por exemplo:
 - 1. Acções não comandadas.
 - 2. Resposta incorrecta ou incompleta, incluindo a limitação de movimento ou rigidez.
 - 3. Ultrapassagem dos limites.
 - 4. Desconexão ou falha mecânica;
- c) Avaria na(s) função(ões) exclusiva(s) do sistema. (Um sistema pode integrar várias funções);
- d) Interferências no sistema ou entre sistemas;
- e) Avaria no dispositivo de protecção ou do sistema de emergência associados ao sistema;
- f) Perda de redundância do sistema fora dos limites;
- g) Ocorrências provocadas pelo comportamento funcional imprevisto de um sistema;
- h) Para tipos de aeronaves com sistemas principais, subsistemas ou conjuntos de equipamento únicos:
Perda, avaria ou defeito significativo de mais de um sistema principal, subsistema ou conjunto de equipamentos;
- i) Para tipos de aeronaves com sistemas principais, subsistemas ou conjuntos de equipamentos múltiplos e independentes:
Perda, avaria ou defeito significativo de mais de um sistema principal, subsistema ou conjunto de equipamentos;
- j) Funcionamento de qualquer sistema primário de aviso associado aos sistemas ou equipamentos da aeronave salvo se a tripulação determinar, de forma conclusiva, que a indicação é falsa, na condição de o falso aviso não resultar numa situação de dificuldade ou de perigo devido à reacção da tripulação;
- k) Fuga de fluidos hidráulicos, combustível, óleos ou outros fluidos que resulte em perigo de incêndio ou na possibilidade de contaminação perigosa da estrutura da aeronave, seus sistemas ou equipamentos ou perigo para os ocupantes;
- l) Avaria ou defeito de qualquer sistema indicador quando dessa avaria ou defeito resultem indicações erróneas para a tripulação;
- m) Avaria ou defeito detectados numa fase crítica do voo e relevantes para o funcionamento do sistema;
- n) Ocorrências de quebra significativa do comportamento funcional real relativamente ao comportamento funcional aprovado que resultem numa situação perigosa (tendo em conta o grau de rigor do método de cálculo do comportamento funcional), incluindo a capacidade de travagem, o consumo de combustível, etc.;
- o) Assimetria dos comandos de voo, por exemplo, *flaps*, bordos de ataque avançados (*slats*), *spoilers*, etc.

O apêndice do presente anexo fornece uma lista de exemplos de ocorrências cuja comunicação é obrigatória que decorrem da aplicação destes critérios gerais a sistemas específicos.

iii) Sistemas de propulsão (incluindo motores, hélices, sistemas de rotor) e unidades auxiliares de produção de energia (APU)

- a) Extinção, corte ou avaria num motor.
- b) Velocidade excessivamente elevada ou avaria impossível de controlar de qualquer componente rotativo de grande velocidade (por exemplo: APU, arrancador pneumático, máquina de ciclo pneumático, motor de turbina a ar).
- c) Avaria ou disfuncionamento em qualquer parte do motor ou gerador que provoque uma ou mais das seguintes situações:
 - 1. Não contenção de resíduos/fragmentos.
 - 2. Incêndio não controlado no interior ou exterior ou fuga de gás quente.
 - 3. Impulso numa direcção diferente da solicitada pelo piloto.
 - 4. Impossibilidade de accionamento ou accionamento involuntário do sistema de inversão do impulso.
 - 5. Impossibilidade de controlar a potência, o impulso ou as rpm.
 - 6. Quebra da estrutura de fixação do motor.
 - 7. Perda parcial ou total de uma parte essencial do gerador de potência.
 - 8. Emanações densas visíveis ou concentrações de produtos tóxicos suficientes para incapacitar a tripulação ou os passageiros.
 - 9. Impossibilidade de, através dos procedimentos normais, cortar um motor.
 - 10. Incapacidade de re-arrancar um motor utilizável.
- d) Perda, alteração ou oscilações não comandadas de impulso/potência classificadas como perda de controlo de impulso ou potência (LOTIC) quando:
 - 1. Se trate do motor de uma aeronave monomotor; ou
 - 2. Sejam consideradas excessivas para a aplicação, ou

3. Possam afectar mais do que um motor numa aeronave com mais do que um motor, especialmente no caso de aeronaves com dois motores; ou
 4. Envolvam uma aeronave de mais do que um motor quando o mesmo tipo de motor ou um tipo de motor semelhante é utilizado numa aplicação em que o tipo de acontecimento fosse considerado perigoso ou crítico.
- e) Qualquer defeito detectado numa peça de vida controlada susceptível de levar à sua retirada antes de terminada a sua vida útil.
 - f) Defeito de origem comum que possam causar, em voo, uma taxa de corte do motor tão elevada que seja possível que mais de um motor seja cortado no mesmo voo.
 - g) Impossibilidade de accionar ou accionamento não desejado de um dispositivo de controlo ou limitador do motor.
 - h) Ultrapassagem dos parâmetros do motor.
 - i) FOD que provoque danos.

Hélices e transmissões

- j) Avaria ou defeito de qualquer parte do hélice que possa provocar um ou vários dos seguintes problemas:
 1. Velocidade excessivamente elevada do hélice.
 2. Desenvolvimento de excessiva resistência.
 3. Impulso em direcção diferente da accionada pelo piloto.
 4. Separação de parte ou do conjunto do hélice.
 5. Avaria que origine excessivo desequilíbrio.
 6. Movimento não pretendido das folhas do hélice inferior ao mínimo fixado para a posição de passo reduzido em voo.
 7. Impossibilidade de colocar o hélice em bandeira.
 8. Impossibilidade de accionar uma mudança do passo do hélice.
 9. Alteração não controlada do passo do hélice.
 10. Flutuação não controlável do binário ou da velocidade.
 11. Separação de peças de baixa energia.

Rotores e transmissão

- k) Avaria ou defeito da caixa de velocidades/fixação principal do rotor que possa provocar a separação, em voo, do conjunto do rotor e/ou avaria no controlo do rotor.
- l) Defeito do rotor de cauda, da transmissão ou de sistemas equivalentes.

APU

- m) Corte ou avaria quando a APU tenha de estar disponível por força dos requisitos de funcionamento, por exemplo, ETOPS, MEL.
- n) Incapacidade de desligar a APU.
- o) Velocidade excessiva.
- p) Incapacidade de arrancar a APU quando necessário por motivos operacionais.

iv) **Factores humanos**

Todo o incidente no qual uma característica ou inadaptação da concepção da aeronave possa ter levado a um erro de utilização susceptível de ter um efeito perigoso ou catastrófico.

v) **Outras ocorrências**

- a) Todo o incidente no qual uma característica ou inadaptação da concepção da aeronave possa ter levado a um erro de utilização susceptível de ter um efeito perigoso ou catastrófico.
- b) Ocorrência cuja comunicação não é normalmente considerada obrigatória (por exemplo, mobiliário e equipamentos de cabina, sistemas de água) cujas circunstâncias ponham em perigo a aeronave ou os seus ocupantes.
- c) Incêndio, explosão, fumo ou emanações tóxicas ou incómodas.
- d) Qualquer outro evento que possa pôr a aeronave em perigo ou afectar a segurança dos seus ocupantes, bem como de pessoas ou bens na proximidade da aeronave ou no solo.
- e) Avaria ou defeito do sistema sonoro que torne inaudíveis as comunicações aos passageiros.
- f) Perda do controlo do assento do piloto durante o voo.

C. MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DA AERONAVE

- i) Montagem incorrecta de peças ou componentes da aeronave detectada durante a realização de uma inspecção ou procedimento de ensaio não destinado a essa finalidade específica.
- ii) Fuga do ar de purga quente que provoque uma avaria estrutural.
- iii) Qualquer defeito detectado numa peça de vida controlada susceptível de levar à sua retirada antes de terminada a sua vida útil.
- iv) Qualquer dano ou deterioração (por exemplo: fracturas, fendas, corrosão, laminação, desligamento, etc.), independentemente das suas causas (tais como, vibrações, perda de rigidez ou falha estrutural):
 - a) Numa estrutura primária ou EEP (tal como definidos no manual de reparações fornecido pelo construtor), quando tal dano ou deterioração exceder os limites permissíveis especificados no manual de reparações e exigir a reparação ou a substituição completa ou parcial do elemento;
 - b) Numa estrutura secundária que coloque ou possa ter colocado a aeronave em perigo;
 - c) No motor, hélice ou sistema de rotor de helicóptero.
- v) **Avaria ou defeito de qualquer sistema ou equipamento ou dano ou deterioração constatados no seguimento da verificação da conformidade com uma directiva de navegabilidade ou com outra instrução obrigatória de uma autoridade de regulamentação, quando:**
 - a) For detectada pela primeira vez por uma organização responsável pela garantia da conformidade;
 - b) Em qualquer verificação posterior se concluir que estão ultrapassados os limites admissíveis especificados nas instruções do construtor e/ou quando não existirem procedimentos de reparação/rectificação.
- vi) Avaria no funcionamento de qualquer sistema ou equipamento de emergência, incluindo todas as portas de saída e a respectiva iluminação, mesmo nos casos em que a avaria seja detectada durante operações de manutenção ou de ensaio.
- vii) Não cumprimento ou erros significativos no que respeita aos procedimentos de manutenção da aeronave.
- viii) Produtos, peças, dispositivos e materiais de origem desconhecida ou suspeita.
- ix) Dados ou procedimentos de manutenção enganosos, incorrectos ou insuficientes que possam levar a erros de manutenção.
- x) **Avaria ou defeito dos equipamentos utilizados no solo para o ensaio ou verificação dos sistemas e equipamentos das aeronaves, quando as inspecções de rotina e os procedimentos de ensaio previstos não identifiquem claramente o problema e este provoque uma situação perigosa.**

D. SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO, INSTALAÇÕES E SERVIÇOS DE TERRA

i) **Serviços de tráfego aéreo (STA)**

Ver anexo II — Lista de ocorrências relacionadas com os STA que devem ser comunicadas.

ii) **Aeródromos e instalações aeroportuárias**

- a) Derramamentos significativos durante o abastecimento.
- b) Carregamento de uma quantidade incorrecta de combustível que possa influenciar significativamente a resistência, o comportamento funcional, o equilíbrio ou a resistência estrutural da aeronave.

iii) **Passageiros, bagagem e carga**

- a) Contaminação significativa da estrutura, sistemas ou equipamento da aeronave resultante do transporte da bagagem ou carga.
- b) Distribuição incorrecta de passageiros, bagagem ou carga que possa ter efeitos significativos na massa ou equilíbrio da aeronave.
- c) Arrumação incorrecta da bagagem ou carga (incluindo bagagem de mão) que possa por qualquer razão representar um perigo para a aeronave, seu equipamento ou ocupantes ou que impeça a evacuação de emergência.
- d) Arrumação incorrecta dos contentores de carga ou de outros volumes de grandes dimensões ou peso.
- e) Transporte ou tentativa de transporte de mercadorias perigosas em violação da regulamentação aplicável, incluindo a rotulagem e embalagem incorrectas de mercadorias perigosas.

iii) **Assistência/prestação de serviços em terra às aeronaves**

- a) Avaria ou defeito dos equipamentos utilizados no solo para o ensaio ou verificação dos sistemas e equipamentos das aeronaves, quando as inspecções de rotina e os procedimentos de ensaio previstos não identifiquem claramente o problema e este provoque uma situação perigosa.
- b) Não cumprimento ou erros significativos no que respeita aos procedimentos de serviço da aeronave.
- c) Carregamento de combustível ou de outros fluidos essenciais contaminados ou do tipo incorrecto (incluindo oxigénio e água potável).

Apêndice ao anexo I

Nos pontos seguintes são apresentados exemplos de ocorrências cuja comunicação é obrigatória por força da aplicação dos critérios gerais enumerados na alínea ii) do ponto B do anexo I aos sistemas específicos.

1. Ar condicionado/ventilação

- a) Perda total do arrefecimento dos aviónicos.
- b) Despressurização.

2. Piloto automático

- a) Avaria no piloto automático durante a realização da operação pretendida enquanto ligado.
- b) Dificuldade significativa e comunicada da tripulação para controlar a aeronave relacionada com o funcionamento do sistema de piloto automático.
- c) Avaria em qualquer dispositivo para desligar o sistema de piloto automático.
- d) Alteração inesperada do modo de piloto automático

3. Comunicações

- a) Avaria ou defeito do sistema sonoro que torne inaudíveis as comunicações aos passageiros.
- b) Perda total das comunicações durante o voo.

4. Sistema eléctrico

- a) Perda de um sistema eléctrico de distribuição (AC/DC).
- b) Perda total ou perda de mais de um sistema de produção de energia eléctrica.
- c) Falha do sistema de reserva de produção de energia eléctrica (emergência).

5. Cockpit/cabina/carga

- a) Perda do controlo do assento do piloto durante o voo.
- b) Falha de qualquer sistema ou equipamentos de emergência, incluindo o sistema de sinalização da evacuação de emergência, saídas de emergência, iluminação, etc.
- c) Perda da capacidade de retenção do sistema de carregamento da carga.

6. Sistemas de protecção contra incêndios

- a) Avisos de incêndio, salvo os que forem imediatamente confirmados como falsos.
- b) Avaria ou defeito não detectado do sistema de detecção/protecção contra incêndio/fumo, que possa conduzir à perda ou redução da detecção/protecção contra incêndios.
- c) Falta de aviso em caso de incêndio real.

7. Comandos de voo

- a) Assimetria dos *flaps*, dos bordos de ataque avançados (*slats*), dos *spoilers*, etc.
- b) Limitação dos movimentos, rigidez, imperfeição ou atraso da resposta na operação dos sistemas primários de comando de voo ou dos sistemas associados de compensação ou de bloqueio.
- c) Excedência dos limites das superfícies de comando de voo.
- d) Vibração das superfícies de comando de voo sentida pela tripulação.
- e) Desconexão ou falha mecânica do comando de voo.
- f) Interferência significativa com o controlo normal da aeronave ou degradação das qualidades de voo.

8. Sistema de combustível

- a) Avaria no sistema indicador da quantidade de combustível que resulte na perda total de indicação ou na indicação errada da quantidade de combustível a bordo.
- b) Fuga de combustível que resulte em perda de grandes quantidades, em perigo de incêndio ou em contaminação significativa.
- c) Avaria ou defeito dos sistemas de descarga de emergência do combustível em voo que resulte na perda inadvertida de quantidades significativas, em perigo de incêndio, na contaminação perigosa de equipamentos da aeronave ou na impossibilidade de proceder à descarga de emergência do combustível em voo.
- d) Avaria ou defeito do sistema de combustível que tenham efeitos significativos no abastecimento e/ou distribuição do combustível.
- e) Impossibilidade de transferir ou utilizar a quantidade total de combustível utilizável.

9. Aparelho hidráulico

- a) Perda de um sistema hidráulico (apenas ETOPS).
- b) Avaria no funcionamento do sistema de isolamento.
- c) Perda de mais de um circuito hidráulico.
- d) Avaria no sistema hidráulico de reserva.
- e) Extensão inadvertida da turbina de ar de impacto.

10. Sistema de detecção/protecção de gelo

- a) Perda ou redução não detectada do comportamento funcional do sistema anti-gelo/de eliminação de gelo.
- b) Perda de mais de um sistema de aquecimento de sondas.
- c) Incapacidade de eliminação simétrica de gelo da asa.
- d) Acumulação de gelo anormal provocando efeitos significativos no comportamento funcional ou qualidades de controlo da aeronave.
- e) Visibilidade da tripulação significativamente afectada.

11. Sistemas indicadores/de aviso/de registo

- a) Avaria ou defeito de qualquer sistema de indicação quando a possibilidade de assinalar à tripulação indicações enganadoras possa provocar uma acção inadequada da mesma num sistema essencial.
- b) Perda de uma função vermelha de aviso num sistema.
- c) Para *cockpits* de vidro: perda ou avaria em mais de uma unidade de visualização ou computador integrados na função de visualização/aviso.

12. Sistema de trem de aterragem/travões/pneus

- a) Incêndio dos pneus.
- b) Perda significativa da capacidade de travagem.
- c) Travagem assimétrica que provoque um desvio significativo do percurso.
- d) Avaria no sistema de extensão de queda livre do trem de aterragem (incluindo durante os ensaios de rotina).
- e) Extensão/retracção não pretendida do trem de aterragem e respectivas portas.
- f) Rebentamento de mais de um pneu.

13. Sistemas de navegação (incluindo os sistemas de aproximação de precisão) e sistemas de dados aéreos

- a) Perda ou avarias múltiplas nos equipamentos de navegação.
- b) Perda total ou avarias múltiplas no equipamento do sistema de dados aéreos.
- c) Indicações significativamente enganadoras.
- d) Erros significativos de navegação atribuídos a dados incorrectos ou a erros de codificação da base de dados.
- e) Desvios inesperados na trajectória lateral ou vertical não provocados pelo piloto.
- f) Problemas com as ajudas de navegação terrestres que provoquem erros significativos de navegação, não associados com as transições do sistema de navegação por inércia para o sistema de navegação.

14. Oxigénio para aeronaves pressurizadas

- a) Perda do abastecimento de oxigénio no *cockpit*.
- b) Perda do abastecimento de oxigénio para um número significativamente elevado de passageiros (mais de 10 %), incluindo quando detectado durante operações de manutenção ou ensaio.

15. Sistema de ar de purga

- a) Fuga de ar de purga que accione o aviso de incêndio ou provoque avarias estruturais.
 - b) Perda de todos os sistemas de ar de purga.
 - c) Avaria no sistema de detecção de fugas de ar de purga.
-

ANEXO II

Lista de ocorrências relacionadas com os serviços de tráfego aéreo que devem ser comunicadas

Nota 1: Embora o presente anexo inclua a maior parte das ocorrências que devem ser comunicadas, esta lista não pretende ser completamente exaustiva. Qualquer ocorrência que as pessoas envolvidas considerem cumprir os critérios deve ser comunicada.

Nota 2: O presente anexo não inclui os acidentes e os incidentes graves. Além de outros requisitos que abrangem a notificação de acidentes, estes deverão também ser registados na base de dados referida no n.º 2 do artigo 5.º

Nota 3: O presente anexo contém ocorrências de serviços de tráfego aéreo (STA) que constituem um perigo real ou potencial para a segurança do voo, ou podem comprometer a prestação de STA.

Nota 4: O conteúdo do presente anexo não exclui que seja comunicada toda e qualquer ocorrência, situação ou condição que possa constituir um risco para a segurança da aeronave se repetida em circunstâncias diferentes mas semelhantes, ou se for deixada sem correção.

- i) **Incidentes de quase colisão (incluindo as situações específicas em que é considerada insuficiente a distância entre uma aeronave e outra aeronave/o solo/um veículo/uma pessoa ou um objecto):**
 - a) Não respeito das distâncias mínimas de separação;
 - b) Separação inadequada;
 - c) Quase impacto com o solo sem perda de controlo (quase acidente CFIT);
 - d) Incursão na pista sendo necessária uma manobra para evitar a colisão.
- ii) **Risco de colisão ou quase colisão (incluindo as situações específicas susceptíveis de provocar um acidente ou uma quase colisão, se outra aeronave se encontrar na proximidade):**
 - a) Incursão na pista sem que seja necessária uma manobra para evitar uma colisão;
 - b) Saída de pista;
 - c) Aeronave que se afasta de uma autorização do controlo da navegação aérea (ATC);
 - d) Aeronave que se afasta do regulamento de gestão de tráfego aéreo (ATM) aplicável:
 - 1. Aeronave que se afasta dos procedimentos ATM publicados aplicáveis.
 - 2. Entrada não autorizada num espaço aéreo.
 - 3. Não cumprimento dos procedimentos e operações ATM para os equipamentos aeronáuticos, nos termos do ou dos regulamentos aplicáveis.
- iii) **Ocorrências específicas à ATM (incluindo as situações em que é afectada a capacidade para assegurar serviços ATM seguros, nomeadamente as situações em que, só por casualidade a exploração da aeronave não foi comprometida). Incluem-se aqui as seguintes ocorrências:**
 - a) Impossibilidade de assegurar os serviços ATM:
 - 1. Impossibilidade de assegurar os STA.
 - 2. Impossibilidade de assegurar os serviços de gestão do espaço aéreo.
 - 3. Impossibilidade de assegurar os serviços de gestão dos fluxos de tráfego aéreo;
 - b) Avaria da função de comunicação;
 - c) Avaria da função de fiscalização;
 - d) Avaria da função de processamento e distribuição dos dados;
 - e) Avaria da função de navegação;
 - f) Segurança do sistema ATM.

Apêndice ao anexo II

Nos pontos seguintes são apresentados exemplos de ocorrências relacionadas com ATM cuja comunicação é obrigatória por força da aplicação dos critérios gerais enumerados na alínea iii) do anexo II à exploração das aeronaves.

1. Fornecimento de informações grosseiramente incorrectas, inadequadas ou enganosas provenientes de qualquer fonte em terra, por exemplo, ATC, Serviço Automático de Informação de Região Terminal (ATIS), serviços meteorológicos, bases de dados de navegação, cartas, gráficos, manuais, etc.
 2. Indicação de uma altura inferior à altura prescrita.
 3. Indicação de dados de referência de pressão incorrectos (ou seja, regulação do altímetro).
 4. Erro de transmissão, de recepção ou de interpretação de mensagens importantes quando tal der origem a uma situação perigosa.
 5. Não respeito das distâncias mínimas de separação.
 6. Entrada não autorizada num espaço aéreo.
 7. Transmissão rádio contrária às normas.
 8. Avaria das instalações de STA terrestres ou por satélite.
 9. Grave avaria do ATC/ATM ou deterioração considerável das infra-estruturas do aeródromo.
 10. Zonas de movimentação de um aeródromo obstruídas por aeronaves, veículos, animais ou objectos estranhos, provocando uma situação perigosa ou potencialmente perigosa.
 11. Erros de sinalização ou má sinalização de qualquer obstrução ou perigo nas zonas de movimentação de um aeródromo, provocando uma situação perigosa.
 12. Avaria, mau funcionamento significativo ou indisponibilidade da iluminação da pista.
-

II

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

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 25 de Junho de 2003

que diz respeito a medidas de protecção relativas à doença de Newcastle na Austrália

[notificada com o número C(2003) 1948]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/489/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Considerando o seguinte:

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 97/78/CE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1997, que fixa os princípios relativos à organização dos controlos veterinários dos produtos provenientes de países terceiros introduzidos na Comunidade ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 22.º,

Tendo em conta a Directiva 91/496/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1991, que fixa os princípios relativos à organização dos controlos veterinários dos animais provenientes de países terceiros introduzidos na Comunidade e que altera as Directivas 89/662/CEE, 90/425/CEE e 90/675/CEE ⁽²⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 96/43/CE ⁽³⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 18.º,

Tendo em conta a Directiva 91/494/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1991, relativa às condições de polícia sanitária que regem o comércio intracomunitário e as importações provenientes de países terceiros de carnes frescas de aves de capoeira ⁽⁴⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 1999/89/CE ⁽⁵⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 11.º, o n.º 2 do seu artigo 12.º, o n.º 1 do seu artigo 14.º e o seu artigo 14.ºA,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1774/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de Outubro de 2002, que estabelece regras sanitárias relativas aos subprodutos animais não destinados ao consumo humano ⁽⁶⁾, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 808/2003 da Comissão ⁽⁷⁾, e, nomeadamente, os seus artigos 28.º e 29.º,

- (1) Na sequência do surgimento de focos da doença de Newcastle nos Estados de Victoria e de New South Wales, a Comissão adoptou a Decisão 2002/537/CE ⁽⁸⁾, alterada pela Decisão 2002/942/CE ⁽⁹⁾.
- (2) Essa decisão proibia a importação de aves de capoeira vivas e seus ovos para incubação, de ratites vivas e seus ovos para incubação, de carne fresca de aves de capoeira, ratites e caça de criação e selvagem de penas, de produtos à base de carne de aves de capoeira e de preparados de carne da Austrália com determinadas derrogações até 1 de Maio de 2003.
- (3) Não foram comunicados novos casos de doença de Newcastle e as autoridades da Austrália forneceram informações epidemiológicas.
- (4) No entanto, dado que a Decisão 2002/537/CE caducou, e até que as informações fornecidas pelas autoridades da Austrália tenham sido plenamente avaliadas, é necessário que prossiga a suspensão geral, sujeita a derrogações específicas, da importação do território da Austrália de aves de capoeira vivas e seus ovos para incubação, de ratites vivas e seus ovos para incubação, de carne fresca de aves de capoeira, ratites e caça de criação e selvagem de penas, de produtos à base de carne de aves de capoeira e de preparados de carne constituídos por, ou que contenham, carne das espécies mencionadas.

⁽¹⁾ JO L 24 de 31.1.1998, p. 9.

⁽²⁾ JO L 268 de 24.9.1991, p. 56.

⁽³⁾ JO L 162 de 1.7.1996, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 268 de 24.9.1991, p. 35.

⁽⁵⁾ JO L 300 de 23.11.1999, p. 17.

⁽⁶⁾ JO L 273 de 10.10.2002, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 117 de 13.5.2003, p. 1.

⁽⁸⁾ JO L 173 de 3.7.2002, p. 33.

⁽⁹⁾ JO L 325 de 30.11.2002, p. 49.

- (5) A Decisão 97/222/CE da Comissão ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 2002/1464/CE ⁽²⁾, estabelece a lista de países terceiros a partir dos quais os Estados-Membros autorizam a importação de produtos à base de carne e estabelece regimes de tratamento destinados a diminuir o risco de transmissão de doenças através desses produtos. O tratamento que tem que ser aplicado ao produto depende do estatuto sanitário do país de origem relativamente à espécie de que provém a carne. É, pois, adequado exigir esse tratamento para os produtos à base de carne de aves de capoeira que tenham origem na Austrália.
- (6) O Regulamento (CE) n.º 1774/2002 é aplicável à importação de matérias-primas para o fabrico de alimentos para animais e a determinadas importações de matérias-primas para o fabrico de produtos farmacêuticos ou técnicos. No entanto, as disposições de aplicação previstas no artigo 29.º desse regulamento não foram ainda adoptadas. Entretanto, conforme previsto no n.º 7 desse artigo, são aplicáveis as disposições da Directiva 97/78/CE do Conselho respeitantes às condições de controlo e os certificados nacionais permanecem aplicáveis.
- (7) Os certificados nacionais para a importação das matérias-primas não destinadas ao consumo humano acima referidas devem estar em conformidade com o capítulo 10 do anexo I da Directiva 92/118/CEE do Conselho ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 2003/42/CE da Comissão ⁽⁴⁾.
- (8) As disposições da presente decisão serão revistas à luz das informações recebidas das autoridades australianas.
- (9) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os Estados-Membros proíbem a importação, do território da Austrália, de aves de capoeira vivas e seus ovos para incubação, de ratites vivas e seus ovos para incubação, de carne fresca de aves de capoeira, ratites e caça de criação e selvagem de penas, de produtos à base de carne de aves de capoeira e de prepa-

rados de carne constituídos por, ou que contenham, carne das espécies mencionadas, com excepção das matérias-primas que respeitem os requisitos de certificação em conformidade com os modelos nacionais de certificados que obedeçam às condições anteriormente constantes do capítulo 10 do anexo I da Directiva 92/118/CEE.

Artigo 2.º

Em derrogação do artigo 1.º, será autorizada a importação de carne fresca de ratites se forem respeitados os requisitos constantes do certificado sanitário do anexo da presente decisão.

Artigo 3.º

Em derrogação do artigo 1.º, os Estados-Membros autorizarão a importação de produtos à base de carne de aves de capoeira se a carne de aves de capoeira contida no produto tiver sido submetida a um tratamento específico indicado nos pontos B, C ou D da parte IV do anexo da Decisão 97/222/CE.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros alterarão as medidas que aplicam ao comércio a fim de darem cumprimento à presente decisão e darão imediato conhecimento público das medidas adoptadas. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Artigo 5.º

A presente decisão é aplicável a partir de 7 de Julho de 2003.

Artigo 6.º

A presente decisão é aplicável até 1 de Janeiro de 2004.

Artigo 7.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 25 de Junho de 2003.

Pela Comissão

David BYRNE

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 98 de 4.4.1997, p. 39.

⁽²⁾ JO L 161 de 19.6.2002, p. 16.

⁽³⁾ JO L 62 de 15.3.1993, p. 49.

⁽⁴⁾ JO L 13 de 18.1.2003, p. 24.

ANEXO

CERTIFICADO SANITÁRIO E DE SALUBRIDADE PARA CARNE FRESCA DE RATITES DE CRIAÇÃO DA AUSTRÁLIA DESTINADA AO CONSUMO HUMANO ⁽¹⁾

Nota ao importador: O presente certificado destina-se apenas a fins veterinários e o original deve acompanhar a remessa até ao posto de inspecção fronteiriço.

1. EXPEDIDOR (nome e endereço completos):	2. CERTIFICADO SANITÁRIO N.º ORIGINAL
4. DESTINATÁRIO (nome e endereço completos):	3. País de origem: AUSTRÁLIA
8. Local de carregamento:	5. AUTORIDADE COMPETENTE (a nível central): 5.1. Ministério: 5.2. Serviço:
9.1. Meio de transporte ⁽²⁾ : 9.2. Número do selo ⁽³⁾ :	6. AUTORIDADE COMPETENTE (a nível local):
10.1. Estado-Membro de destino: 10.2. Destino final:	7. Endereço do(s) estabelecimento(s): 7.1. Matadouro: 7.2. Instalação de desmancha ⁽⁴⁾ : 7.3. Armazém frigorífico ⁽⁴⁾ :
12.1. Espécie de ratite: 12.2. Natureza das peças:	11. Número(s) de aprovação do(s) estabelecimento(s): 11.1. Matadouro: 11.2. Instalação de desmancha ⁽⁴⁾ : 11.3. Armazém frigorífico ⁽⁴⁾ :
13.1. Natureza da embalagem: 13.2. Características de identificação da remessa:	14. Quantidade: 14.1. Peso líquido [kg]: 14.2. Número de embalagens:

Nota: Deve ser apresentado um certificado para cada remessa de carne de ratites de criação.

⁽¹⁾ Entende-se por carne fresca de ratites quaisquer partes, com exclusão das miudezas, de ratites de criação próprias para consumo humano que não tenham sido submetidas a qualquer tratamento, com excepção de um tratamento pelo frio, para assegurar a sua conservação; a carne embalada no vácuo ou em atmosfera controlada deve também ser acompanhada de um certificado em conformidade com o presente modelo.

⁽²⁾ Indicar o meio de transporte, bem como o número de matrícula ou o nome registado, conforme adequado.

⁽³⁾ Facultativo.

⁽⁴⁾ Riscar o que não interessa.

MODELO**Atestado sanitário e de salubridade****I. CERTIFICAÇÃO SANITÁRIA**

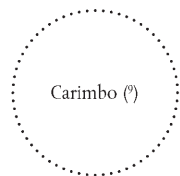
O abaixo assinado, veterinário oficial, certifica que:

1. A Austrália está indemne de gripe aviária, conforme definida no Código Zoossanitário Internacional do OIE.
2. A carne fresca desossada e sem pele descrita foi obtida de ratites de criação:
 - 2.1. que foram mantidas ininterruptamente no território da Austrália durante, pelo menos, três meses antes de serem abatidas ou desde a eclosão;
 - 2.2. que foram criadas/permaneceram durante, pelo menos, três meses antes do abate em explorações:
 - 2.2.1. que são objecto de inspecções veterinárias regulares para diagnosticar doenças transmissíveis aos seres humanos ou aos animais,
 - 2.2.2. que não se encontram submetidas a restrições sanitárias devidas a qualquer doença a que as ratites e/ou outras as aves de capoeira são susceptíveis,
 - 2.2.3. nas quais não se verificou qualquer foco de doença de Newcastle ou de gripe aviária nos últimos seis meses e em redor das quais, numa distância de 10 km do perímetro da parte da exploração que contém as ratites, não se verificaram quaisquer focos de gripe aviária ou de doença de Newcastle, pelo menos, nos últimos três meses;
 - 2.3. que não foram abatidas no âmbito de qualquer programa sanitário para controlo ou erradicação de doenças das aves de capoeira e/ou das ratites;
 - 2.4. que:
 - 2.4.1. não foram vacinadas contra a doença de Newcastle ⁽¹⁾,
 - 2.4.2. foram vacinadas contra a doença de Newcastle por meio de uma vacina inactivada que respeitava os critérios estabelecidos na Decisão 93/152/CEE da Comissão ⁽¹⁾ ⁽²⁾,
 - 2.4.3. foram vacinadas contra a doença de Newcastle por meio de uma vacina viva que não respeitava os critérios estabelecidos na Decisão 93/152/CEE da Comissão, mas não foram vacinadas nos 30 dias que precederam o abate ⁽¹⁾,
 - 2.5. que
 - 2.5.1. foram submetidas a testes de isolamento do vírus da doença de Newcastle, por meio dos quais não foram detectados paramixovírus aviários com um índice de patogenicidade intracerebral (I.C.P.I.) superior a 0,4, com base
 - 2.5.1.1. numa amostra aleatória de esfregaços traqueais de, pelo menos, 60 aves de cada bando em causa, colhida aquando do abate, quando originárias do território da Austrália, excepto dos Estados de Victoria e de New South Wales ⁽¹⁾,
 - 2.5.1.2. em amostras de esfregaços traqueais colhidas individualmente, quando originárias dos Estados de Victoria e de New South Wales ⁽¹⁾;
 - ou:
 - 2.5.2. provêm de explorações vigiadas relativamente à doença de Newcastle segundo um plano de amostragem fundamentado estatisticamente, tendo apresentado resultados negativos ⁽³⁾ pelo menos nos últimos seis meses ⁽¹⁾;
 - 2.5.3. foram submetidas aos testes de isolamento do vírus mencionados nos pontos 2.5.1 e 2.5.2, efectuados num laboratório oficial designado pela autoridade competente segundo métodos de diagnóstico em conformidade com o anexo III da Directiva 92/66/CEE do Conselho ⁽⁴⁾;
 - 2.5.4. não estiveram em contacto, durante o período de 30 dias anterior ao abate, com ratites ou outras aves de capoeira que não respeitavam as garantias mencionadas nos pontos 2.5.1 e 2.5.2;
 - 2.6. que, durante o transporte para o matadouro, não estiveram em contacto com aves de capoeira e/ou ratites infectadas com gripe aviária ou doença de Newcastle;
 - 2.7. que foram manuseadas antes do abate e foram abatidas em condições que respeitaram o disposto na Directiva 93/119/CE do Conselho ⁽⁵⁾.
3. A carne fresca desossada e sem pele acima descrita:
 - 3.1. provêm de matadouros aprovados que, aquando do abate, não se encontravam submetidos a restrições devidas a suspeita ou confirmação de um foco de gripe aviária ou de doença de Newcastle e em redor dos quais, um raio de 10 km, não se verificaram quaisquer focos de gripe aviária ou de doença de Newcastle, pelo menos, nos últimos 30 dias;
 - 3.2. não esteve em contacto, em qualquer momento do abate, desmancha, armazenagem ou transporte, com ratites ou carne que não satisfizessem as exigências da Directiva 91/494/CEE.

II. CERTIFICAÇÃO DE SALUBRIDADE

4. São satisfeitas as garantias relativas aos animais vivos e produtos deles obtidos previstas nos planos relativos aos resíduos apresentados em conformidade com o artigo 29.º da Directiva 96/23/CE do Conselho ⁽⁶⁾.
5. A carne fresca desossada e sem pele acima descrita foi obtida de ratites:
- que, à chegada ao matadouro, se encontravam acompanhadas de um certificado veterinário emitido pelo veterinário responsável pela exploração de origem, no qual é declarado que os animais foram aprovados numa inspecção veterinária *ante-mortem*, em conformidade com as exigências do artigo 8.º da Directiva 91/495/CEE do Conselho, efectuada na exploração de origem nas 72 horas que precederam o carregamento, ou ⁽⁷⁾
 - que foram aprovadas numa inspecção veterinária *ante-mortem*, em conformidade com as exigências do artigo 8.º da Directiva 91/495/CEE, efectuada no matadouro aprovado nas 72 horas imediatamente anteriores ao abate.
6. As ratites foram abatidas num matadouro aprovado em conformidade com as exigências do artigo 8.º da Directiva 91/495/CEE, estando esse estabelecimento adequadamente equipado para o efeito.
7. Os estabelecimentos onde foram efectuados o abate, o manuseamento ou a desmancha foram cuidadosamente limpos e desinfectados sob supervisão oficial antes de terem sido utilizados para a preparação da carne a que diz respeito o presente certificado.
8. A carne descrita:
- 8.1. foi manuseada em condições de higiene que respeitam as exigências do artigo 8.º Directiva 91/495/CEE;
 - 8.2. foi sujeita a uma inspecção *post mortem* em conformidade com as exigências do artigo 8.º da Directiva 91/495/CEE e declarada própria para consumo humano;
 - 8.3. foi desmanchada ⁽⁸⁾ e armazenada ⁽⁸⁾ em estabelecimentos aprovados pelas autoridades competentes da Austrália como estando em conformidade com as exigências do artigo 8.º da Directiva 91/495/CEE, estando esse estabelecimento adequadamente equipado para o efeito;
 - 8.4. não esteve em contacto, em qualquer momento do abate, desmancha, armazenagem ou transporte, com carne que não satisfizesse as exigências da Directiva 91/495/CEE.
9. A carne referida no presente certificado ⁽⁸⁾/ a embalagem da carne referida no presente certificado ⁽⁸⁾ apresenta uma marca que prova que ⁽¹⁾:
- a carne provém de animais abatidos e inspeccionados num matadouro aprovado
 - a desmancha da carne foi efectuada num estabelecimento de desmancha aprovado
10. Os meios de transporte e as condições de carregamento da remessa de carne descrita satisfazem as exigências de higiene estabelecidas no artigo 8.º da Directiva 91/495/CEE.

Feito em em



.....
(assinatura do veterinário oficial) ⁽⁹⁾

.....
(nome em maiúsculas, habilitações e categoria)

⁽¹⁾ Assinalar pelo menos uma casa, conforme adequado.

⁽²⁾ JO L 59 de 12.3.1993, p. 35.

⁽³⁾ Nos bandos não vacinados, a vigilância é efectuada serologicamente; nos bandos vacinados, a vigilância é efectuada em esfregaços traqueais de ratites.

⁽⁴⁾ JO L 260 de 5.9.1992, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 340 de 31.12.1991, p. 21.

⁽⁶⁾ JO L 125 de 23.5.1996, p. 10.

⁽⁷⁾ JO L 268 de 24.9.1991, p. 41.

⁽⁸⁾ Riscar o que não interessa.

⁽⁹⁾ A cor de carimbo e de assinatura deve ser diferente da dos caracteres impressos.

RECTIFICAÇÕES

Rectificação ao Regulamento (CE) n.º 1170/2003 da Comissão, de 30 de Julho de 2003, que fixa o preço do mercado mundial do algodão não descaroçado

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 162 de 1 de Julho de 2003)

No índice, e na página 65, no título e na fórmula final:

em vez de: «30 de Julho de 2003»,

deve ler-se: «30 de Junho de 2003».
