# Jornal Oficial da União Europeia

L 252

Edição em língua portuguesa

Legislação

59.º ano

16 de setembro de 2016


Índice


I *Atos legislativos*

REGULAMENTOS

★ **Regulamento (UE) 2016/1627 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece um plano plurianual de recuperação do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 302/2009 do Conselho** ..... 1

★ **Regulamento (UE) 2016/1628 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e à homologação de motores de combustão interna para máquinas móveis não rodoviárias, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1024/2012 e (UE) n.º 167/2013 e que altera e revoga a Diretiva 97/68/CE** [1] ..... 53

DIRETIVAS

★ **Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE** ..... 118


[1] Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

I

*(Atos legislativos)*

# REGULAMENTOS

## REGULAMENTO (UE) 2016/1627 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**de 14 de setembro de 2016**

**que estabelece um plano plurianual de recuperação do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 302/2009 do Conselho**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 43.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ([1]),

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ([2]),

Considerando o seguinte:

(1) O objetivo da política comum das pescas, definido no Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]), é garantir uma exploração dos recursos aquáticos vivos que crie condições sustentáveis do ponto de vista económico, ambiental e social.

(2) A União é Parte Contratante na Convenção Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico ([4]) (a «Convenção»).

(3) Na sua 15.ª sessão extraordinária, realizada em 2006, a Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (ICCAT), criada pela Convenção, adotou a Recomendação 06-05 relativa ao estabelecimento de um plano plurianual de recuperação do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo, que termina em 2022 (o «plano de recuperação»). Essa recomendação entrou em vigor em 13 de junho de 2007.

(4) O plano de recuperação tem em conta as especificidades dos diferentes tipos de artes e técnicas de pesca. Durante a execução do plano de recuperação, a União e os Estados-Membros deverão procurar promover as atividades da pesca costeira e a utilização de artes e técnicas de pesca que sejam seletivas e tenham um impacto ambiental reduzido, incluindo artes e técnicas da pesca tradicional e artesanal, contribuindo assim para um nível de vida equitativo para as economias locais.

([1]) JO C 383 de 17.11.2015, p. 100.
([2]) Posição do Parlamento Europeu de 23 de junho de 2016 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 18 de julho de 2016.
([3]) Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo à política comum das pescas, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1954/2003 e (CE) n.º 1224/2009 do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 2371/2002 e (CE) n.º 639/2004 do Conselho e a Decisão 2004/585/CE do Conselho (JO L 354 de 28.12.2013, p. 22).
([4]) Convenção Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (JO L 162 de 18.6.1986, p. 34).

(5) A Recomendação 06-05 da ICCAT foi introduzida no direito da União através do Regulamento (CE) n.º 1559/2007 do Conselho ([1]).

(6) Na sua 16.ª sessão extraordinária, realizada em 2008, a ICCAT adotou a Recomendação 08-05, que altera a Recomendação 06-05. A fim de permitir a reconstituição da unidade populacional do atum-rabilho, a Recomendação 08-05 previu uma redução gradual do nível dos totais admissíveis de capturas entre 2007 e 2011, restrições da pesca em determinadas zonas e em determinados períodos, um novo tamanho mínimo para o atum-rabilho, medidas relacionadas com as atividades de pesca desportiva e recreativa, medidas relativas às capacidades de pesca e de cultura, e medidas de reforço do programa de inspeção internacional conjunta da ICCAT.

(7) A Recomendação 08-05 da ICCAT foi introduzida para no direito da União através do Regulamento (CE) n.º 302/2009 do Conselho ([2]).

(8) Na sua 17.ª sessão extraordinária, realizada em 2010, a ICCAT adotou a Recomendação 10-04, que altera a Recomendação 08-05. A fim de permitir a reconstituição da unidade populacional do atum-rabilho, a Recomendação 10-04 estabeleceu uma nova redução dos totais admissíveis de capturas e da capacidade de pesca e reforçou as medidas de controlo, nomeadamente no que respeita às operações de transferência e de enjaulamento. A Recomendação 10-04 previu igualmente a emissão, em 2012, de pareceres suplementares do Comité Permanente de Investigação e Estatística da ICCAT (SCRS) sobre a identificação das zonas de reprodução e sobre a criação de santuários.

(9) A fim de introduzir as medidas internacionais de conservação revistas pela Recomendação 10-04 no direito da União, o Regulamento (CE) n.º 302/2009 foi alterado pelo Regulamento (UE) n.º 500/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]).

(10) Na sua 18.ª sessão extraordinária, realizada em 2012, a ICCAT adotou a Recomendação 12-03, que altera a Recomendação 10-04. A fim de aumentar a eficácia do plano de recuperação, a Recomendação 12-03 previu medidas técnicas relativas às operações de transferência e de enjaulamento de atum-rabilho vivo, novas exigências em matéria de declaração das capturas, a execução do programa de observação regional da ICCAT e alterações das campanhas de pesca. Além disso, a Recomendação 12-03 reforçou o papel do SCRS no que diz respeito à avaliação da unidade populacional de atum-rabilho.

(11) Na sua 23.ª sessão ordinária, realizada em 2013, a ICCAT adotou a Recomendação 13-07, que altera a Recomendação 12-03 mediante a introdução de pequenas mudanças nas campanhas de pesca que não afetam a frota da União. Além disso foi adotada a Recomendação 13-08, que complementa o plano de recuperação. A Recomendação 13-08 estabeleceu um procedimento comum relativo à utilização dos sistemas de câmaras estereoscópicas para estimar as quantidades de atum-rabilho no ponto de enjaulamento e previu uma data de início flexível para a campanha de pesca dos navios de pesca com canas (isco) e dos navios de pesca ao corrico no Atlântico Este.

(12) A fim de introduzir medidas essenciais, nomeadamente relativas às campanhas de pesca, das Recomendações 12-03 e 13-08 no direito da União, o Regulamento (CE) n.º 302/2009 foi novamente alterado, desta vez pelo Regulamento (UE) n.º 544/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]).

(13) Na sua 19.ª sessão extraordinária, realizada em 2014, a ICCAT adotou a Recomendação 14-04, que altera a Recomendação 13-07 e revoga a Recomendação 13-08. Algumas das disposições existentes em matéria de controlo foram racionalizadas, os procedimentos para a utilização de câmaras estereoscópicas no ponto de enjaulamento foram especificados, e foram introduzidas medidas específicas relativas às operações de libertação e ao tratamento do pescado morto no plano de recuperação.

(14) A Recomendação 14-04 vincula a União.

(15) É necessário introduzir no direito da União todas as alterações do plano de recuperação adotadas pela ICCAT em 2012, 2013 e 2014 que ainda não foram introduzidas. Uma vez que essa introdução diz respeito ao plano de recuperação, cujos objetivos e cujas medidas foram definidos pela ICCAT, o presente regulamento não abrange todo o conteúdo dos planos plurianuais previsto nos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

([1]) Regulamento (CE) n.º 1559/2007 do Conselho, de 17 de dezembro de 2007, que estabelece um plano plurianual de recuperação do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo e que altera o Regulamento (CE) n.º 520/2007 (JO L 340 de 22.12.2007, p. 8).

([2]) Regulamento (CE) n.º 302/2009 do Conselho, de 6 de abril de 2009, que estabelece um plano plurianual de recuperação do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo, que altera o Regulamento (CE) n.º 43/2009 e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1559/2007 (JO L 96 de 15.4.2009, p. 1).

([3]) Regulamento (UE) n.º 500/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2012, que altera o Regulamento (CE) n.º 302/2009 do Conselho que estabelece um plano plurianual de recuperação do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo (JO L 157 de 16.6.2012, p. 1).

([4]) Regulamento (UE) n.º 544/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, que altera o Regulamento (CE) n.º 302/2009 do Conselho que estabelece um plano plurianual de recuperação do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo (JO L 163 de 29.5.2014, p. 7).

(16) O Regulamento (UE) n.º 1380/2013 define o conceito de tamanhos mínimos de referência de conservação. A fim de assegurar a coerência, o conceito de tamanhos mínimos da ICCAT deverá ser transposto para o direito da União como tamanhos mínimos de referência de conservação. Logo, as referências constantes do Regulamento Delegado (UE) 2015/98 da Comissão ([1]) aos tamanhos mínimos do atum-rabilho deverão ser entendidas como sendo referências aos tamanhos mínimos de referência de conservação do presente regulamento.

(17) A fim de assegurar condições uniformes para a execução das disposições do presente regulamento relativas às operações de transferência e de enjaulamento e ao registo e comunicação das atividades das armações e dos navios, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]).

(18) Algumas disposições do Regulamento (CE) n.º 302/2009 tornaram-se obsoletas, em especial por estarem agora abrangidas por outros atos da União. Outras deverão ser atualizadas a fim de refletir alterações da legislação, nomeadamente as resultantes da adoção do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

(19) Em particular, o Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho ([3]) estabelece um regime da União de controlo, inspeção e execução, com uma abordagem global e integrada, a fim de garantir o cumprimento de todas as regras da política comum das pescas, e o Regulamento de Execução (UE) n.º 404/2011 da Comissão ([4]) estabelece as regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1224/2009. O Regulamento (CE) n.º 1005/2008 do Conselho ([5]) estabelece um regime comunitário para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada. Estes atos abrangem atualmente alguns elementos regidos pelo Regulamento (CE) n.º 302/2009, nomeadamente o artigo 33.º, relativo às medidas de execução, e o anexo VIII, relativo à transmissão do sistema de localização de navios por satélite (VMS). Portanto, não é necessário incluir essas disposições no presente regulamento.

(20) Em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) n.º 404/2011, os fatores de conversão adotados pelo SCRS são aplicáveis para o cálculo do equivalente em peso vivo do atum-rabilho transformado, inclusive para efeitos do presente regulamento.

(21) Além disso, em conformidade com o artigo 95.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009, foi adotada a Decisão de Execução 2014/156/UE da Comissão ([6]). A referida decisão de execução estabelece, nomeadamente, os marcos de referência-alvo e os objetivos para o controlo da pesca do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo.

(22) A Recomendação 06-07 da ICCAT prevê um programa de amostragem destinado a estimar as quantidades por tamanho, no contexto das atividades de cultura do atum-rabilho. Essa disposição foi introduzida no direito da União através do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 302/2009. O presente regulamento não precisa de prever especificamente esse programa de amostragem, pois as necessidades desse programa estão agora plenamente cobertas pelos programas previstos pelo n.º 83 da Recomendação 14-04, que deve ser introduzida no direito da União através do presente regulamento.

(23) Por razões de clareza, de simplificação e de segurança jurídica, o Regulamento (CE) n.º 302/2009 deverá, por conseguinte, ser revogado.

---

([1]) Regulamento Delegado (UE) 2015/98 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à execução das obrigações internacionais da União, nos termos do artigo 15.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, ao abrigo da Convenção Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico e da Convenção sobre a Futura Cooperação Multilateral nas Pescarias do Noroeste do Atlântico (JO L 16 de 23.1.2015, p. 23).

([2]) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

([3]) Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho, de 20 de novembro de 2009, que institui um regime da União de controlo a fim de assegurar o cumprimento das regras da política comum das pescas, altera os Regulamentos (CE) n.º 847/96, (CE) n.º 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE) n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008, (CE) n.º 1342/2008, e revoga os Regulamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 e (CE) e n.º 1966/2006 (JO L 343 de 22.12.2009, p. 1).

([4]) Regulamento de Execução (UE) n.º 404/2011 da Comissão, de 8 de abril de 2011, que estabelece as regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho que institui um regime comunitário de controlo a fim de assegurar o cumprimento das regras da política comum das pescas (JO L 112 de 30.4.2011, p. 1).

([5]) Regulamento (CE) n.º 1005/2008 do Conselho, de 29 de setembro de 2008, que estabelece um regime comunitário para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1936/2001 e (CE) n.º 601/2004, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 1093/94 e (CE) n.º 1447/1999 (JO L 286 de 29.10.2008, p. 1).

([6]) Decisão de Execução 2014/156/UE da Comissão, de 19 de março de 2014, que estabelece um programa específico de controlo e inspeção para as pescarias que exploram unidades populacionais de atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo e de espadarte no Mediterrâneo, e para as pescarias que exploram unidades populacionais de sardinha e biqueirão no Adriático setentrional (JO L 85 de 21.3.2014, p. 15).

(24) Para efeitos de execução das obrigações internacionais da União decorrentes da Convenção, o Regulamento Delegado (UE) 2015/98 estabelece derrogações à obrigação de desembarcar o atum-rabilho definida no artigo 15.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013. O Regulamento Delegado (UE) 2015/98 aplica algumas disposições da Recomendação 13-07 da ICCAT que obriga os navios e armações que capturam atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo a devolvê-lo e libertá-lo em determinadas circunstâncias. Por conseguinte, o presente regulamento não precisa de abranger essas obrigações de libertação e devolução ao mar, pelo que não prejudica as correspondentes disposições do Regulamento Delegado (UE) 2015/98,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

**DISPOSIÇÕES GERAIS**

*Artigo 1.º*

**Objeto e âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento estabelece as regras gerais da execução pela União do plano de recuperação definido no artigo 3.º, ponto 1.

2. O presente regulamento aplica-se ao atum-rabilho (*Thunnus thynnus*) no Atlântico Este e no Mediterrâneo.

*Artigo 2.º*

**Objetivo**

O objetivo do presente regulamento, em conformidade com o plano de recuperação definido no artigo 3.º, ponto 1, é alcançar um nível de biomassa do atum-rabilho correspondente ao rendimento máximo sustentável até 2022, com uma probabilidade de atingir esse objetivo de, pelo menos, 60 %.

*Artigo 3.º*

**Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) «Plano de recuperação»: o plano plurianual de recuperação do atum-rabilho, aplicável desde 2007 até 2022, recomendado pela ICCAT;

2) «Navio de pesca»: um navio a motor utilizado ou destinado a ser utilizado para efeitos da exploração comercial de recursos de atum-rabilho, incluindo os navios de captura, os navios de transformação, os navios de apoio, os rebocadores, os navios que participam em transbordos, os navios de transporte equipados para o transporte de produtos do atum e os navios auxiliares, com exceção dos navios porta-contentores;

3) «Navio de captura»: um navio utilizado para efeitos da captura comercial de recursos de atum-rabilho;

4) «Navio de transformação»: um navio a bordo do qual o pescado é submetido a uma ou mais das seguintes operações, antes da embalagem: filetagem ou corte em postas, congelação e/ou transformação;

5) «Navio auxiliar»: um navio utilizado para transportar atum-rabilho morto (não transformado) de uma jaula de transporte/cultura, de uma rede de cerco com retenida ou de uma armação para um porto designado e/ou para um navio de transformação;

6) «Rebocador»: um navio utilizado para rebocar jaulas;

7) «Navio de apoio»: qualquer outro navio de pesca referido no ponto 2;

8) «Pescar ativamente»: referindo-se aos navios de captura e às armações, o facto de dirigirem a pesca ao atum-rabilho durante uma determinada campanha;

9) «Operação conjunta de pesca»: uma operação que envolve dois ou mais cercadores com rede de cerco com retenida, em que as capturas de um deles são atribuídas a um ou mais cercadores com rede de cerco com retenida segundo uma chave de repartição;

10) «Operações de transferência»:

i) a transferência de atum-rabilho vivo da rede do navio de captura para uma jaula de transporte,

ii) a transferência de atum-rabilho vivo de uma jaula de transporte para outra jaula de transporte,

iii) a transferência de uma jaula com atum-rabilho de um rebocador para outro,

iv) a transferência de atum-rabilho vivo de uma exploração para outra,

v) a transferência de atum-rabilho vivo de uma armação para uma jaula de transporte;

11) «Transferência de controlo»: uma transferência adicional efetuada a pedido dos operadores de pesca/exploração, ou das autoridades de controlo, a fim de verificar o número de peixes objeto da transferência;

12) «Armação»: uma arte fixa, ancorada ao fundo, que inclui normalmente uma rede-guia que conduz o atum-rabilho para uma câmara ou uma série de câmaras onde é conservado antes da colheita;

13) «Enjaulamento»: a transferência de atum-rabilho vivo da jaula de transporte ou da armação para as jaulas de cultura;

14) «Cultura»: o enjaulamento do atum-rabilho nas explorações e a sua alimentação subsequente para o engordar e aumentar a sua biomassa total;

15) «Exploração»: uma instalação utilizada para a cultura de atum-rabilho capturado por armações e/ou por cercadores com rede de cerco com retenida;

16) «Colheita»: o abate de atum-rabilho em explorações ou armações;

17) «Transbordo»: a descarga da totalidade ou de parte do pescado mantido a bordo de um navio de pesca para outro navio de pesca; a descarga de atum-rabilho morto da rede de cerco com retenida ou do rebocador para um navio auxiliar não é considerada um transbordo;

18) «Pesca desportiva»: pesca não comercial cujos participantes são membros de uma organização desportiva nacional ou detentores de uma licença desportiva nacional;

19) «Pesca recreativa»: pesca não comercial cujos participantes não são membros de uma organização desportiva nacional nem detentores de uma licença desportiva nacional;

20) «Câmara estereoscópica»: uma câmara com duas ou mais lentes, cada uma delas com um sensor de imagem ou um filme separado, que permite a captação de imagens tridimensionais;

21) «Câmara de controlo»: uma câmara estereoscópica e/ou uma câmara de vídeo convencional, utilizada para efeito dos controlos previstos no presente regulamento;

22) «BCD» ou «BCD eletrónico»: um documento relativo às capturas de atum-rabilho; se for caso disso, as referências a BCD são substituídas por referências a eBCD;

23) «Estado-Membro responsável»: o Estado-Membro de pavilhão ou o Estado-Membro sob cuja jurisdição se encontra uma armação ou uma exploração, ou, caso a exploração ou a armação estejam situadas no alto mar, o Estado-Membro em que o operador da armação ou da exploração está estabelecido;

24) «Tarefa II»: a tarefa II definida pela ICCAT no seu «Manual de Operações para as Estatísticas e a Amostragem dos Tunídeos e Espécies afins no Oceano Atlântico» (ICCAT, terceira edição, 1990);

25) «PCC»: as Partes Contratantes na Convenção, bem como as Partes, Entidades ou Entidades de Pesca não Contratantes Cooperantes;

26) «Área da Convenção»: a zona geográfica abrangida pelas medidas da ICCAT, definida no artigo 1.º da Convenção.

*Artigo 4.º*

**Comprimento dos navios**

As referências feitas no presente regulamento ao comprimento dos navios entendem-se como sendo feitas ao comprimento de fora a fora.

CAPÍTULO II

**MEDIDAS DE GESTÃO**

*Artigo 5.º*

**Condições relativas às medidas de gestão**

1. Os Estados-Membros adotam as medidas necessárias para assegurar que o esforço de pesca dos seus navios de captura e das suas armações seja compatível com as possibilidades de pesca de atum-rabilho que lhes são atribuídas no Atlântico Este e no Mediterrâneo.

2. Os reportes das quotas não utilizadas são proibidos.

3. É proibido o fretamento de navios de pesca da União para a pesca do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo.

*Artigo 6.º*

**Apresentação dos planos anuais de pesca, dos planos anuais de gestão da capacidade de pesca e dos planos anuais de gestão da cultura**

1. Até 31 de janeiro de cada ano, os Estados-Membros que dispõem de quotas de atum-rabilho transmitem à Comissão:

a) Um plano anual de pesca para os navios de captura e para as armações que pescam atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo;

b) Um plano anual de gestão da capacidade de pesca que assegure que a sua capacidade de pesca seja compatível com a quota que lhe está atribuída.

2. A Comissão compila os planos referidos no n.º 1 e integra-os no plano de gestão da pesca e da capacidade de pesca da União. A Comissão transmite esse plano ao Secretariado da ICCAT até 15 de fevereiro de cada ano, para discussão e aprovação pela ICCAT.

3. Os Estados-Membros que pretendam alterar o plano de capacidade de cultura da ICCAT em vigor transmitem até 15 de abril de cada ano um plano anual de gestão da cultura à Comissão, que o transmite ao Secretariado da ICCAT.

*Artigo 7.º*

**Planos anuais de pesca**

1. Os planos anuais de pesca apresentados pelos Estados-Membros que dispõem de quotas de atum-rabilho devem identificar as quotas atribuídas a cada grupo de artes de pesca referido nos artigos 11.º e 12.º, incluindo informação sobre:

a) Para os navios de captura de comprimento superior a 24 metros incluídos na lista de navios referida no artigo 20.º, n.º 1, alínea a): as quotas que lhes estão atribuídas e as medidas em vigor para assegurar o cumprimento das quotas e das autorizações de capturas acessórias;

b) Para os navios de captura com menos de 24 metros e para as armações: pelo menos as quotas atribuídas às organizações de produtores ou aos grupos de navios que pescam utilizando artes similares.

2. Em derrogação do n.º 1, alínea a), as quotas atribuídas aos navios de captura de comprimento superior a 24 metros podem ser apresentadas até 30 dias antes do início da campanha de pesca aplicável a cada um desses navios.

3. As alterações subsequentes dos planos anuais de pesca ou das quotas atribuídas aos navios de captura de comprimento superior a 24 metros incluídos na lista referida no artigo 20.º, n.º 1, alínea a), devem ser transmitidas pelos Estados-Membros à Comissão pelo menos três dias antes do exercício da atividade correspondente às alterações em causa. A Comissão transmite essas alterações ao Secretariado da ICCAT pelo menos 48 horas antes do exercício da atividade correspondente.

*Artigo 8.º*

**Repartição das possibilidades de pesca**

Nos termos do artigo 17.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013, ao atribuírem as possibilidades de pesca de que dispõem, os Estados-Membros devem aplicar critérios transparentes e objetivos, incluindo critérios de natureza ambiental, social e económica, devem procurar distribuir de forma equitativa as quotas nacionais entre os diferentes segmentos da frota, tendo em consideração a pesca tradicional e artesanal, e devem conceder incentivos aos navios de pesca da União que utilizem artes de pesca seletivas ou técnicas de pesca com um impacto reduzido no ambiente.

*Artigo 9.º*

**Planos de gestão da capacidade de pesca**

1. Os planos anuais de gestão da capacidade de pesca apresentados pelos Estados-Membros que dispõem de quotas de atum-rabilho devem cumprir as condições fixadas no presente artigo.

2. O número máximo de armações registadas num Estado-Membro e de navios de pesca que arvoram o pavilhão de um Estado-Membro, que podem pescar, manter a bordo, transbordar, transportar ou desembarcar atum-rabilho, é determinado em conformidade com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e com o artigo 16.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

3. O número máximo (e a arqueação bruta correspondente) de navios de pesca que arvoram o pavilhão de um Estado-Membro envolvidos na pesca de atum-rabilho é limitado ao número (e à arqueação bruta total correspondente) dos navios de pesca que arvoram o pavilhão desse Estado-Membro, que pescaram, mantiveram a bordo, transbordaram, transportaram ou desembarcaram atum-rabilho, entre 1 de janeiro de 2007 e 1 de julho de 2008. Para os navios de captura, esse limite é aplicável por tipos de artes.

4. Para os navios autorizados a pescar atum-rabilho ao abrigo da derrogação a que se refere o artigo 14.º, n.º 2, são estabelecidas no anexo I condições suplementares para determinar o número máximo de navios de pesca.

5. O número máximo de armações de um Estado-Membro envolvidas na pesca de atum-rabilho é limitado ao número de armações autorizadas por esse Estado-Membro até 1 de julho de 2008.

6. Em derrogação dos n.ºs 3 e 5 do presente artigo, para os anos de 2016 e 2017, caso um Estado-Membro possa demonstrar que a sua capacidade de pesca pode não permitir a utilização da totalidade da sua quota, pode decidir incluir um maior número de navios e de armações nos planos anuais de pesca a que se refere o artigo 7.º.

7. Para os anos de 2016 e 2017, os Estados-Membros devem limitar o número de cercadores com rede de cerco com retenida ao número de cercadores com rede de cerco com retenida por si autorizados em 2013 ou 2014. Tal não se aplica aos cercadores com rede de cerco com retenida que operam ao abrigo da derrogação prevista no artigo 14.º, n.º 2, alínea b).

8. Quando os Estados-Membros estabelecerem os seus planos de gestão da capacidade de pesca, o cálculo da sua capacidade de pesca deve basear-se nas melhores taxas de captura por navios e por artes, estimadas pelo SCRS no seu relatório de 2009 e acordadas pela ICCAT na reunião intercalar de 2010 do Comité de Aplicação da ICCAT ([1]). Após uma revisão dessas taxas de captura pelo SCRS, os Estados-Membros devem aplicar sempre as taxas de captura mais recentes acordadas pela ICCAT.

([1]) Relatório da reunião intercalar do Comité de Aplicação (Madrid, Espanha, 24 a 26 de fevereiro de 2010), ponto 5 e apêndice 3 do anexo 4.2.

*Artigo 10.º*

**Planos de gestão da cultura**

1. Os planos anuais de gestão da cultura apresentados pelos Estados-Membros devem cumprir as condições fixadas no presente artigo.

2. A capacidade máxima de cultura e de engorda de atum-rabilho de cada Estado-Membro e a quantidade máxima de capturas de atum-rabilho selvagem que cada Estado-Membro pode atribuir são determinadas em conformidade com o TFUE e com o artigo 16.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

3. A capacidade máxima de cultura e de engorda de atum-rabillho de um Estado-Membro é limitada à capacidade de cultura e de engorda de atum-rabilho das explorações desse Estado-Membro inscritas no registo das explorações de cultura da ICCAT ou autorizadas e declaradas à ICCAT em 1 de julho de 2008.

4. A quantidade máxima de atum-rabilho selvagem que pode ser colocada nas explorações de um Estado-Membro é limitada ao nível das quantidades registadas junto da ICCAT como tendo sido colocadas nas explorações desse Estado-Membro em 2005, 2006, 2007 ou 2008.

5. No limite da quantidade máxima a que se refere o n.º 4, cada Estado-Membro deve atribuir às suas explorações uma quantidade máxima de atum-rabilho selvagem que nelas pode ser colocada anualmente.

CAPÍTULO III

**MEDIDAS TÉCNICAS**

*SECÇÃO 1*

***Campanhas de pesca***

*Artigo 11.º*

**Palangreiros, cercadores com rede de cerco com retenida, arrastões pelágicos, armações e pesca desportiva e recreativa**

1. A pesca do atum-rabilho por grandes palangreiros pelágicos de captura de comprimento superior a 24 metros é autorizada no Atlântico Este e no Mediterrâneo de 1 de janeiro a 31 de maio, com exceção da zona a oeste do meridiano 10° W e a norte do paralelo 42° N, bem como da zona económica exclusiva da Noruega, onde é autorizada de 1 de agosto a 31 de janeiro.

2. A pesca do atum-rabilho por cercadores com rede de cerco com retenida é autorizada no Atlântico Este e no Mediterrâneo de 26 de maio a 24 de junho, com exceção da zona económica exclusiva da Noruega, onde é autorizada de 25 de junho a 31 de outubro.

3. A pesca do atum-rabilho por arrastões pelágicos é autorizada no Atlântico Este de 16 de junho a 14 de outubro.

4. A pesca desportiva e recreativa de atum-rabilho é autorizada no Atlântico Este e no Mediterrâneo de 16 de junho a 14 de outubro.

5. A pesca do atum-rabilho com artes não referidas nos n.ºs 1 a 4 do presente artigo e no artigo 12.º, incluindo armações, é autorizada durante todo o ano, em conformidade com as medidas de conservação e gestão da ICCAT.

*Artigo 12.º*

**Navios de pesca com canas (isco) e navios de pesca ao corrico**

1. A pesca do atum-rabilho por navios de pesca com canas (isco) e navios de pesca ao corrico é autorizada no Atlântico Este e no Mediterrâneo de 1 de julho a 31 de outubro.

2. Os Estados-Membros podem fixar outra data de início da campanha para os navios de pesca com canas (isco) e para os navios de pesca ao corrico que arvorem o seu pavilhão e que operem no Atlântico Este, desde que tal não afete a proteção das zonas de desova e que a duração total da campanha de pesca para as pescarias em causa não exceda quatro meses.

3. Os Estados-Membros devem precisar, nos planos anuais de pesca a que se refere o artigo 7.º, se as datas de início dessas pescarias foram alteradas, e indicar as coordenadas das zonas em causa.

*SECÇÃO 2*

***Tamanho mínimo de referência de conservação, capturas ocasionais e capturas acessórias***

*Artigo 13.º*

**Obrigação de desembarque**

As disposições da presente secção não prejudicam o artigo 15.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013, incluindo as derrogações aplicáveis do mesmo.

*Artigo 14.º*

**Tamanho mínimo de referência de conservação**

1. O tamanho mínimo de referência de conservação para o atum-rabilho capturado no Atlântico Este e no Mediterrâneo é de 30 kg ou 115 cm de comprimento à furca.

2. Em derrogação do n.º 1, é aplicável um tamanho mínimo de referência de conservação de 8 kg ou 75 cm de comprimento à furca para o atum-rabilho nas seguintes pescarias:

a) Atum-rabilho capturado no Atlântico Este por navios de pesca com canas (isco) e navios de pesca ao corrico;

b) Atum-rabilho capturado no mar Adriático para fins de cultura;

c) Atum-rabilho capturado no Mediterrâneo por navios de pesca com canas (isco), por palangreiros e por navios que pescam com linha de mão na pesca artesanal e costeira de peixe fresco.

3. As condições específicas aplicáveis à derrogação referida no n.º 2 são estabelecidas no anexo I.

4. Os Estados-Membros em causa devem emitir autorizações específicas para os navios que pescam ao abrigo da derrogação referida no n.º 2 do presente artigo. Esses navios devem ser indicados na lista de navios de captura referida no artigo 20.º, n.º 1, alínea a). Para esse efeito, aplica-se o disposto nos artigos 20.º e 21.º.

*Artigo 15.º*

**Capturas ocasionais**

1. Sem prejuízo do artigo 14.º, n.º 1, são autorizadas capturas ocasionais de 5 % de atum-rabilho, no máximo, entre 8 e 30 kg ou de comprimento à furca entre 75 e 115 cm para todos os navios de captura e para todas as armações que pescam ativamente esta espécie.

2. A percentagem referida no n.º 1 é calculada com base nas capturas totais de atum-rabilho, em número de indivíduos, mantidas a bordo do navio ou na armação em qualquer momento após cada operação de pesca.

3. As capturas ocasionais são descontadas das quotas dos Estados-Membros responsáveis pelos navios de captura ou pelas armações.

4. As capturas ocasionais de atum-rabilho são abrangidas pelos artigos 25.º, 30.º, 31.º e 32.º.

*Artigo 16.º*

**Capturas acessórias**

1. Os Estados-Membros devem adotar disposições para as capturas acessórias de atum-rabilho dentro das suas quotas e informar do facto a Comissão quando transmitirem os seus planos de pesca. Essas disposições devem assegurar que todos os peixes mortos sejam descontados das quotas.

2. Os navios de pesca da União que não pescam ativamente atum-rabilho devem evitar que as capturas acessórias desta espécie excedam, em qualquer momento após uma operação de pesca, 5 % das capturas totais a bordo em peso ou em número de peixes. O cálculo dessa percentagem em número de peixes aplica-se exclusivamente ao atum e espécies afins geridos pela ICCAT. Os Estados-Membros devem descontar das suas quotas todos os peixes mortos presentes nas capturas acessórias.

3. Para os Estados-Membros que não disponham de quotas de atum-rabilho, as capturas acessórias devem ser descontadas das quotas específicas de capturas acessórias de atum-rabilho da União fixadas em conformidade com o TFUE e com o artigo 16.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

4. Se a quota atribuída ao Estado-Membro de um navio de pesca ou de uma armação já tiver sido esgotada, a captura de atum-rabilho deve ser evitada. O atum-rabilho morto deve ser desembarcado inteiro e não transformado, confiscado e sujeito a medidas de acompanhamento adequadas. Os Estados-Membros devem comunicar anualmente à Comissão, nos termos do artigo 29.º, informações sobre a quantidade de atum-rabilho morto em número superior à quota. A Comissão transmite essas informações ao Secretariado da ICCAT.

5. Os procedimentos referidos nos artigos 27.º, 30.º, 31.º, 32.º e 56.º são aplicáveis às capturas acessórias.

*SECÇÃO 3*

***Utilização de meios aéreos***

*Artigo 17.º*

**Utilização de meios aéreos**

É proibida a utilização de meios aéreos, incluindo aeronaves, helicópteros ou qualquer outro tipo de veículos aéreos não tripulados, para a busca de atum-rabilho.

CAPÍTULO IV

**PESCA DESPORTIVA E PESCA RECREATIVA**

*Artigo 18.º*

**Quotas específicas para a pesca desportiva e para a pesca recreativa**

Os Estados-Membros que dispõem de quotas de atum-rabilho devem regular a pesca desportiva e a pesca recreativa atribuindo-lhes quotas específicas, e devem informar do facto a Comissão quando transmitirem os seus planos de pesca.

*Artigo 19.º*

**Pesca desportiva e pesca recreativa**

1. Os Estados-Membros que dispõem de quotas para o atum-rabilho devem regular a pesca desportiva e a pesca recreativa emitindo aos seus navios autorizações para o exercício da pesca desportiva e da pesca recreativa.

2. Na pesca desportiva e na pesca recreativa, não pode ser capturado mais de um atum-rabilho por navio e por dia.

3. O atum-rabilho deve ser desembarcado inteiro, sem guelras e/ou eviscerado. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para garantir, tanto quanto possível, a libertação de atuns-rabilhos, sobretudo juvenis, capturados vivos no exercício da pesca desportiva e da pesca recreativa.

4. É proibida a comercialização de atum-rabilho capturado na pesca desportiva e na pesca recreativa.

5. Os Estados-Membros devem registar os dados relativos às capturas, incluindo o peso e o comprimento de cada atum-rabilho capturado durante a pesca desportiva e recreativa, e comunicar os dados relativos ao ano anterior à Comissão até 30 de junho de cada ano. A Comissão transmite essas informações ao SCRS.

6. Os Estados-Membros devem imputar as capturas mortas da pesca desportiva e da pesca recreativa às quotas que atribuíram nos termos do artigo 7.º, n.º 1, e do artigo 18.º.

CAPÍTULO V

**MEDIDAS DE CONTROLO**

*SECÇÃO 1*

***Registos dos navios e das armações***

*Artigo 20.º*

**Registos dos navios**

1. Os Estados-Membros devem apresentar anualmente à Comissão, por via eletrónica, um mês antes do início das campanhas de pesca referidas nos artigos 11.º e 12.º, se aplicável, ou um mês antes do início do período de autorização, nos restantes casos:

a) Uma lista de todos os navios de captura que arvoram o seu pavilhão autorizados a pescar ativamente atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo ao abrigo de uma autorização de pesca;

b) Uma lista de todos os outros navios de pesca que arvoram o seu pavilhão, com exceção dos navios de captura, autorizados a exercer a pesca do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo.

2. Ambas as listas devem ser estabelecidas em conformidade com o modelo definido nas orientações da ICCAT para a apresentação dos dados e informações exigidos.

3. Um navio de pesca pode estar incluído em ambas as listas referidas no n.º 1 durante um ano civil, mas não concomitantemente.

4. As listas referidas no n.º 1 do presente artigo devem conter o nome do navio e o seu número no ficheiro da frota de pesca da União (CFR), nos termos do anexo I do Regulamento (CE) n.º 26/2004 da Comissão ([1]).

5. Não é aceite a apresentação de listas com efeito retroativo. As alterações subsequentes introduzidas nas listas referidas no n.º 1 durante um ano civil só são aceites se o navio de pesca notificado for impedido de participar na pescaria por razões operacionais legítimas ou de força maior. Nessas circunstâncias, os Estados-Membros em causa devem informar imediatamente a Comissão desse facto e apresentar:

a) Todos os dados relativos ao navio ou navios de pesca destinados a substituir um navio incluído nas listas referidas no n.º 1; e

b) Um recapitulativo completo dos motivos que justificam a substituição e elementos comprovativos ou referências pertinentes desses motivos.

([1]) Regulamento (CE) n.º 26/2004 da Comissão, de 30 de dezembro de 2003, relativo ao ficheiro da frota de pesca comunitária (JO L 5 de 9.1.2004, p. 25).

6. A Comissão transmite as informações referidas nos n.os 1 e 2 ao Secretariado da ICCAT, a fim de que esses navios possam ser incluídos no registo dos navios de captura da ICCAT autorizados a pescar ativamente atum-rabilho, ou no registo de todos os outros navios de pesca da ICCAT (excluindo os navios de captura) autorizados a exercer a pesca do atum-rabilho.

7. O artigo 8.º-A, n.os 2, 6, 7 e 8, do Regulamento (CE) n.º 1936/2001 do Conselho ([1]) é aplicável com as necessárias adaptações.

*Artigo 21.º*

**Relação com o Regulamento (CE) n.º 1224/2009**

As medidas de controlo estabelecidas no presente capítulo aplicam-se em complemento das medidas previstas no Regulamento (CE) n.º 1224/2009, salvo disposição em contrário do presente capítulo.

*Artigo 22.º*

**Autorizações de pesca para os navios**

1. Sem prejuízo do artigo 16.º, os navios de pesca da União que não constem dos registos ICCAT referidos no artigo 20.º, n.º 1, não podem pescar, manter a bordo, transbordar, transportar, transferir, transformar ou desembarcar atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo.

2. Quando a quota de um navio for considerada esgotada, o Estado-Membro de pavilhão retira-lhe a autorização de pesca de atum-rabilho e pode ordenar-lhe que se dirija imediatamente para um porto por si designado.

*Artigo 23.º*

**Registo das armações autorizadas para a pesca do atum-rabilho**

1. Os Estados-Membros devem enviar à Comissão até 15 de fevereiro de cada ano, por via eletrónica, uma lista das suas armações autorizadas, ao abrigo de uma autorização, para a pesca do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo. Essa lista deve conter o nome e o número de registo das armações e deve ser estabelecida em conformidade com o modelo definido nas orientações da ICCAT para a apresentação dos dados e informações exigidos.

2. A Comissão transmite essa lista ao Secretariado da ICCAT, a fim de que essas armações possam ser incluídas no registo das armações da ICCAT autorizadas para a pesca do atum-rabilho.

3. As armações da União que não constem do registo da ICCAT não são autorizadas a pescar, manter, transferir, enjaular ou desembarcar atum-rabilho no Atlântico Este ou no Mediterrâneo.

4. O artigo 8.º-A, n.os 2, 4, 6, 7 e 8, do Regulamento (CE) n.º 1936/2001 é aplicável com as necessárias adaptações.

*Artigo 24.º*

**Operações conjuntas de pesca**

1. As operações conjuntas de pesca (OCP) de atum-rabilho só podem ser autorizadas com o consentimento dos Estados-Membros de pavilhão. Para poderem ser autorizados, os cercadores com rede de cerco com retenida devem estar equipados para a pesca do atum-rabilho e devem dispor de quota própria. Não são permitidas OCP com outras PCC.

([1]) Regulamento (CE) n.º 1936/2001 do Conselho, de 27 de setembro de 2001, que estabelece certas medidas de controlo aplicáveis às atividades de pesca de determinadas unidades populacionais de grandes migradores (JO L 263 de 3.10.2001, p. 1).

2. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para obter dos seus navios de pesca que peçam autorização para participar numa OCP as seguintes informações:

a) A duração;

b) A identidade dos operadores envolvidos;

c) As quotas dos navios;

d) A chave de repartição das capturas pelos navios de pesca; e

e) Informações sobre as explorações de destino.

3. Cada Estado-Membro deve comunicar as informações referidas no n.º 2 à Comissão pelo menos 15 dias antes do início da operação, segundo o modelo definido no anexo VI. A Comissão envia essas informações pelo menos 10 dias antes do início da operação ao Secretariado da ICCAT e ao Estado-Membro de pavilhão dos restantes navios de pesca que participem na OCP.

4. Em caso de força maior, o prazo fixado no n.º 3 não se aplica relativamente às informações pedidas a que se refere o n.º 2, alínea e). Nesse caso, os Estados-Membros podem apresentar o mais rapidamente possível à Comissão uma atualização dessas informações, juntamente com uma descrição dos acontecimentos que constituem força maior. A Comissão transmite-as ao Secretariado da ICCAT.

*SECÇÃO 2*

***Capturas***

*Artigo 25.º*

**Registo das capturas**

1. Para além do cumprimento dos artigos 14.º, 15.º, 23.º e 24.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009, os capitães dos navios de captura da União devem inscrever no diário de bordo, se for caso disso, as informações constantes do anexo II, parte A, do presente regulamento.

2. Os capitães de rebocadores, de navios auxiliares e de navios de transformação da União devem registar as suas atividades de acordo com os requisitos estabelecidos no anexo II, partes B, C e D.

*Artigo 26.º*

**Declarações de capturas transmitidas pelos capitães e pelos operadores das armações**

1. Os capitães dos navios de captura que pescam ativamente atum-rabilho devem transmitir diariamente às autoridades competentes do Estado-Membro de pavilhão as informações dos diários de bordo, designadamente o número de registo ICCAT, o nome do navio, o início e o fim do período da autorização, a data, a hora e o local (latitude e longitude), e o peso e o número de atuns-rabilhos capturados na área da Convenção. Devem fazê-lo por via eletrónica, segundo o modelo definido no anexo V, durante todo o período em que o navio estiver autorizado a pescar atum-rabilho.

2. Os capitães dos cercadores com rede de cerco com retenida devem elaborar declarações diárias tal como referido no n.º 1 referentes a cada operação de pesca, incluindo as operações que se saldaram por capturas nulas.

3. As declarações referidas nos n.ºs 1 e 2 devem ser transmitidas diariamente pelo operador às autoridades do seu Estado-Membro de pavilhão até às 9h00 TMG para o dia anterior, no caso dos cercadores com rede de cerco com retenida e dos navios de comprimento superior a 24 m, e até à meia-noite de segunda-feira para a semana anterior, com termo à meia-noite TMG de domingo, no caso dos outros navios de captura.

4. Os operadores das armações que pescam ativamente atum-rabilho devem transmitir uma declaração diária das capturas que inclua o número de registo ICCAT, a data, a hora e as capturas (peso e número de peixes), incluindo as capturas nulas. Os operadores devem enviar essas informações às autoridades dos seus Estados-Membros por via eletrónica, no prazo de 48 horas, segundo o modelo definido no anexo V, durante todo o período em que estiverem autorizados a pescar atum-rabilho.

5. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam as regras de execução relativas ao registo e à comunicação das atividades dos navios e das armações nos termos dos n.º 1 a 4 do presente artigo e do anexo V. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 2.

*Artigo 27.º*

**Declarações semanais e mensais de capturas transmitidas pelos Estados-Membros**

1. Logo que recebam as declarações de capturas referidas no artigo 26.º, os Estados-Membros devem enviá-las prontamente à Comissão por via eletrónica, e devem fornecer também prontamente à Comissão as declarações semanais de capturas relativas a todos os navios de captura e a todas as armações segundo o modelo definido no anexo V. A Comissão transmite semanalmente essas informações ao Secretariado da ICCAT, segundo o modelo definido nas orientações da ICCAT para a apresentação dos dados e informações exigidos.

2. Os Estados-Membros devem informar a Comissão, antes do dia 15 de cada mês, das quantidades de atum-rabilho capturadas no Atlântico Este e no Mediterrâneo que tenham sido desembarcadas, transbordadas, presas numa armação ou enjauladas durante o mês anterior pelos navios de pesca ou pelas armações que arvoram o seu pavilhão ou que neles estão registados. As informações prestadas devem ser estruturadas por tipos de artes e devem incluir as capturas acessórias, as capturas da pesca desportiva e da pesca recreativa e as capturas nulas. A Comissão transmite prontamente essas informações ao Secretariado da ICCAT.

*Artigo 28.º*

**Informação sobre o esgotamento de quotas**

1. Além do disposto no artigo 34.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009, os Estados-Membros devem informar a Comissão do momento em que se considera terem sido utilizados 80 % da quota atribuída a um grupo de artes de pesca referido no artigo 11.º ou no artigo 12.º do presente regulamento.

2. Além do disposto no artigo 35.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009, os Estados-Membros devem informar a Comissão do momento em que se considera ter sido esgotada a quota atribuída a um grupo de artes de pesca referido no artigo 11.º ou no artigo 12.º do presente regulamento, a uma OCP ou a um cercador com rede de cerco com retenida.

3. As informações a que se refere o n.º 2 devem ser acompanhadas de documentos oficiais que provem a ordem de cessação da pesca ou a chamada de regresso ao porto, emitidos pelos Estados-Membros para a frota, para o grupo de artes de pesca, para a OCP ou para os navios que dispõem de quota própria, incluindo uma indicação clara da data e da hora dessa ordem de cessação.

*Artigo 29.º*

**Declaração anual das capturas pelos Estados-Membros**

1. Até 15 de março de cada ano, os Estados-Membros devem apresentar à Comissão informações pormenorizadas sobre todas as capturas de atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo durante a campanha de pesca anterior. Essas informações devem incluir:

a) O nome e o número ICCAT de cada navio de captura;

b) O(s) período(s) de autorização concedido(s) a cada navio de captura;

c) O total das capturas de cada navio de captura durante o(s) período(s) de autorização, inclusive no caso de capturas nulas;

d) O número total de dias de pesca de cada navio de captura no Atlântico Este e no Mediterrâneo durante o(s) período(s) de autorização; e

e) O total das capturas de cada navio de captura fora do(s) período(s) de autorização (capturas acessórias), inclusive no caso de capturas nulas.

2. Para os navios não autorizados a pescar ativamente atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo, mas que o tenham capturado como captura acessória, as informações a apresentar à Comissão na mesma data referida no n.º 1 devem incluir:

a) O nome e o número ICCAT ou o número de registo nacional do navio, se este não estiver registado junto da ICCAT; e

b) O total das capturas de atum-rabilho.

3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão todas as informações relativas a navios não abrangidos pelos n.os 1 e 2 mas que se sabe ou se presume que pescaram atum-rabilho no Atlântico Este ou no Mediterrâneo.

4. A Comissão transmite ao Secretariado da ICCAT as informações recebidas por força dos n.os 1, 2 e 3.

*SECÇÃO 3*

***Desembarque e transbordo***

*Artigo 30.º*

**Portos designados**

1. Os Estados-Membros devem designar portos ou locais perto do litoral (portos designados) onde operações de desembarque ou transbordo de atum-rabilho sejam autorizadas.

2. Para que um porto possa ser considerado como porto designado, o Estado-Membro do porto deve especificar os períodos e os locais em que os desembarques e os transbordos são autorizados.

3. Até 15 de fevereiro de cada ano, os Estados-Membros transmitem à Comissão uma lista dos portos designados. A Comissão transmite essa informação ao Secretariado da ICCAT.

4. É proibido desembarcar ou transbordar atum-rabilho capturado no Atlântico Este ou no Mediterrâneo dos navios de pesca para qualquer local que não seja um porto ou um local perto do litoral designado pelas PCC e pelos Estados-Membros nos termos dos n.os 1 e 2.

*Artigo 31.º*

**Desembarque**

1. O artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009 é aplicável aos capitães dos navios de pesca da União de comprimento de fora a fora igual ou superior a 12 metros incluídos na lista de navios referida no artigo 20.º do presente regulamento. A notificação prévia à chegada prevista no artigo 17.º Regulamento (CE) n.º 1224/2009 deve ser enviada à autoridade competente do Estado-Membro (incluindo o Estado-Membro de pavilhão) ou da PCC cujos portos ou instalações de desembarque esses capitães pretendam utilizar.

2. Além disso, os capitães dos navios de pesca da União com menos de 12 metros incluídos na lista de navios referida no artigo 20.º devem comunicar, pelo menos quatro horas antes da hora prevista de chegada ao porto, à autoridade competente do Estado-Membro (incluindo o Estado-Membro de pavilhão) ou da PCC cujos portos ou instalações de desembarque pretendam utilizar, os seguintes elementos:

a) A hora prevista de chegada;

b) A quantidade estimada de atum-rabilho mantida a bordo; e

c) Informações sobre a zona geográfica onde as capturas foram efetuadas.

3. Caso os Estados-Membros sejam autorizados a aplicar um prazo de notificação mais curto do que aquele a que se referem os n.os 1 e 2 ao abrigo da legislação em vigor na União, as quantidades estimadas de atum-rabilho mantidas a bordo podem ser notificadas na hora assim determinada para a notificação prévia à chegada. Se a zona de pesca se situar a menos de quatro horas do porto, as quantidades estimadas de atum-rabilho mantidas a bordo podem ser alteradas a qualquer momento antes da chegada.

4. As autoridades do Estado-Membro do porto devem conservar registos de todas as notificações prévias feitas no ano em curso.

5. Os desembarques devem ser integralmente controlados pelas autoridades de controlo pertinentes do Estado-Membro do porto nos termos do artigo 55.º, n.º 2. Uma percentagem dos desembarques deve ser inspecionada com base num sistema de avaliação dos riscos que tenha em conta as quotas, as dimensões das frotas e o esforço de pesca. Os Estados-Membros devem descrever pormenorizadamente, nos seus planos de inspeção anuais referidos no artigo 53.º, o sistema de controlo adotado. Esse sistema de controlo aplica-se igualmente às operações de colheita.

6. Para além do disposto no artigo 23.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1224/2009, os capitães dos navios de captura da União, seja qual for o seu comprimento, devem apresentar, após cada saída de pesca, uma declaração de desembarque às autoridades competentes do Estado-Membro de pavilhão, e, caso o desembarque tenha sido realizado num porto de outro Estado-Membro ou PCC, às autoridades competentes do Estado-Membro do porto ou da PCC em causa.

7. As capturas desembarcadas devem ser todas pesadas.

*Artigo 32.º*

**Transbordo**

1. É proibido transbordar atum-rabilho no mar na área da Convenção, seja em que circunstância for.

2. Os navios de pesca só podem transbordar capturas de atum-rabilho em portos designados nas condições estabelecidas no artigo 30.º.

3. O Estado-Membro do porto deve garantir uma cobertura total de inspeção durante todos os períodos e em todos os locais de transbordo.

4. Antes da entrada num porto, os capitães dos navios de pesca recetores ou os seus representantes devem comunicar, pelo menos 48 horas antes da hora prevista de chegada, às autoridades competentes do Estado-Membro ou da PCC em cujo território se encontra o porto que pretendem utilizar, os seguintes elementos:

a) A data, a hora e o porto de chegada previstos;

b) A quantidade estimada de atum-rabilho mantida a bordo e informações sobre a zona geográfica onde as capturas foram efetuadas;

c) O nome do navio de pesca que procede ao transbordo e o seu número no registo ICCAT dos navios de captura autorizados a pescar ativamente atum-rabilho, ou no registo ICCAT dos outros navios de pesca autorizados a pescar atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo;

d) O nome do navio de pesca recetor e o seu número no registo ICCAT dos navios de captura autorizados a pescar ativamente atum-rabilho, ou no registo ICCAT dos outros navios de pesca autorizados a pescar atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo; e

e) A tonelagem e a zona geográfica em que o atum-rabilho a transbordar foi capturado.

5. Os navios de pesca só são autorizados a efetuar operações de transbordo se tiverem obtido uma autorização prévia do seu Estado de pavilhão.

6. Os capitães dos navios de pesca que efetuem operações de transbordo devem comunicar aos seus Estados de pavilhão, antes do início do transbordo, os seguintes elementos:

a) As quantidades de atum-rabilho a transbordar;

b) A data e o porto de transbordo;

c) O nome, o número de registo e o pavilhão do navio de pesca recetor e o seu número no registo ICCAT dos navios de captura autorizados a pescar ativamente atum-rabilho, ou no registo ICCAT dos outros navios de pesca autorizados a pescar atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo; e

d) A zona geográfica em que o atum-rabilho foi capturado.

7. Os transbordos devem ser integralmente inspecionados pelas autoridades competentes do Estado-Membro do porto designado. Essas autoridades devem:

a) Inspecionar o navio de pesca recetor à chegada e verificar a carga e a documentação relacionada com a operação de transbordo; e

b) Enviar um relatório do transbordo à autoridade do Estado de pavilhão do navio de pesca que efetuou o transbordo, no prazo de cinco dias após o fim do transbordo.

8. Em derrogação dos artigos 21.º e 22.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009, os capitães dos navios de pesca da União, seja qual for o seu comprimento, devem preencher e enviar a declaração de transbordo da ICCAT às autoridades competentes do Estado-Membro de pavilhão do navio de pesca. A declaração deve ser transmitida no prazo máximo de 48 horas após a data do transbordo no porto, segundo o modelo definido no anexo III do presente regulamento.

*SECÇÃO 4*

***Operações de transferência***

*Artigo 33.º*

**Autorização de transferência**

1. Antes de efetuar uma operação de transferência, o capitão de um navio de captura ou de um rebocador, ou o operador da exploração ou da armação em que a transferência em causa tenha origem, deve enviar às autoridades competentes do Estado-Membro competente uma notificação prévia de transferência que indique:

a) O nome e o número de registo ICCAT do navio de captura, do navio rebocador, da exploração ou da armação;

b) A hora prevista da transferência;

c) A quantidade estimada de atum-rabilho a transferir;

d) Informações sobre a posição (latitude e longitude) em que a transferência terá lugar e os números de identificação das jaulas;

e) O nome do rebocador recetor, o número de jaulas rebocadas e, se for caso disso, o número de registo ICCAT;

f) O porto, a exploração ou a jaula de destino do atum-rabilho.

2. Para o efeito a que se refere o n.º 1, deve ser atribuído a cada jaula um número único. Os números devem ser emitidos através de um sistema de numeração único constituído, pelo menos, pelo código alfa-3 correspondente ao pavilhão do navio rebocador seguido de três algarismos.

3. Os navios de captura, os rebocadores, as explorações ou as armações só são autorizados a efetuar operações de transferência se tiverem obtido uma autorização prévia do Estado-Membro competente. As autoridades desse Estado-Membro devem decidir, para cada operação de transferência, se concedem autorização ou não. Para este fim, para cada operação de transferência, é atribuído e comunicado ao capitão do navio de pesca, ao operador da armação ou ao operador da exploração, consoante o caso, um número de identificação único. Se a autorização for concedida, esse número deve incluir o código de três letras do Estado-Membro, os quatro algarismos que indicam o ano e as três letras que indicam a autorização (AUT), seguidas de um número sequencial. Se a autorização for recusada, esse número deve incluir o código de três letras do Estado-Membro, os quatro algarismos que indicam o ano e as três letras que indicam a não autorização (NEG), seguidas de um número sequencial.

4. Em caso de morte de peixes durante a operação de transferência, os operadores e Estados-Membros competentes envolvidos na transferência devem proceder nos termos do anexo XII.

5. O Estado-Membro responsável pelo navio de captura, pelo rebocador, pela exploração ou pela armação, consoante o caso, deve conceder ou recusar a autorização de transferência no prazo de 48 horas a contar da apresentação da notificação prévia de transferência.

6. A autorização de transferência do Estado-Membro competente não constitui autorização da operação de enjaulamento.

*Artigo 34.º*

**Recusa da autorização de transferência**

1. O Estado-Membro responsável pelo navio, pela armação ou pela exploração não autoriza a transferência se, após receção da notificação prévia de transferência, considerar que:

a) O navio de captura ou a armação declarados como tendo capturado o pescado não dispõem de quota suficiente;

b) A quantidade de pescado não foi devidamente declarada pelo navio de captura ou pelo operador da armação, ou o seu enjaulamento não foi autorizado, ou não foi tida em conta para efeitos da utilização da quota aplicável;

c) O navio de captura ou a armação declarados como tendo capturado o pescado não estão autorizados a pescar atum-rabilho; ou

d) O rebocador declarado como recetor da transferência de pescado não consta do registo ICCAT de todos os outros navios de pesca (excluindo os navios de captura) autorizados a operar na pesca do atum-rabilho, a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, alínea b), ou não está equipado com um VMS.

2. Se a transferência não for autorizada:

a) O Estado-Membro responsável pelo navio de captura ou pela armação deve emitir uma ordem de libertação ao capitão do navio ou ao operador da armação ou da exploração, consoante o caso, informando-o de que a transferência não é autorizada e de que deve libertar os peixes no mar;

b) O capitão do navio de captura, o operador da exploração ou o operador da armação, consoante o caso, deve proceder à libertação dos peixes;

c) A libertação do atum-rabilho deve ser efetuada em conformidade com os procedimentos estabelecidos no anexo XI.

*Artigo 35.º*

**Monitorização por câmara de vídeo**

1. Relativamente às operações de transferência, o capitão do navio de captura ou do navio rebocador, o operador da exploração ou o operador da armação que transfere o atum-rabilho devem garantir que essas operações de transferência sejam monitorizadas por câmara de vídeo submarina a fim de verificar o número de peixes objeto da transferência. As normas mínimas e os procedimentos para a gravação vídeo devem estar em conformidade com o anexo IX.

2. Os Estados-Membros responsáveis pelos navios, pelas armações ou pelas explorações devem garantir que os registos vídeo a que se refere o n.º 1 sejam disponibilizados aos inspetores e aos observadores regionais da ICCAT.

3. Os Estados-Membros responsáveis pelos navios, pelas armações ou pelas explorações devem garantir que os registos vídeo a que se refere o n.º 1 sejam disponibilizados aos inspetores da União e aos observadores nacionais.

4. Os Estados-Membros responsáveis pelos navios, pelas armações ou pelas explorações devem tomar as medidas necessárias para evitar qualquer substituição, montagem ou manipulação dos registos vídeo originais.

*Artigo 36.º*

**Verificação pelos observadores regionais da ICCAT e abertura e realização de investigações**

1. O observador regional da ICCAT a bordo do navio de captura ou presente na armação, tal como previsto no artigo 51.º e no anexo VII, deve registar e comunicar informações sobre as operações de transferência efetuadas, observar e estimar as capturas transferidas e verificar os elementos comunicados na autorização prévia de transferência referida no artigo 33.º e na declaração de transferência ICCAT referida no artigo 38.º.

2. Se as estimativas das capturas feitas pelo observador regional da ICCAT, pelas autoridades de controlo pertinentes e/ou pelo capitão do navio de captura ou pelo representante da armação diferirem em mais de 10 %, em número, ou se o registo vídeo carecer de qualidade ou não for suficientemente claro para permitir essas estimativas, o Estado-Membro responsável pelo navio de captura, pela exploração ou pela armação deve abrir uma investigação, a qual deve estar concluída antes do enjaulamento na exploração ou, em qualquer caso, no prazo de 96 horas. Enquanto os resultados dessa investigação não estiverem disponíveis, o enjaulamento não é autorizado, e a secção «Capturas» do BCD não é validada.

3. No entanto, se o registo vídeo carecer de qualidade ou não for suficientemente claro para permitir uma estimativa do número, o operador pode pedir às autoridades do Estado de pavilhão do navio, da armação ou da exploração autorização para realizar uma nova operação de transferência e para fornecer o correspondente registo vídeo ao observador regional da ICCAT.

4. Sem prejuízo das verificações efetuadas por um inspetor, os observadores regionais da ICCAT só assinam a declaração de transferência ICCAT se as suas observações estiverem em conformidade com as medidas de conservação e gestão da ICCAT e se as informações contidas na declaração de transferência forem coerentes com as suas observações, incluindo um registo vídeo conforme, como exigido pelo artigo 35.º, n.º 1. Devem assinar a referida declaração indicando claramente por escrito o seu nome e o seu número ICCAT.

5. Os observadores regionais da ICCAT devem também verificar se a declaração de transferência ICCAT foi transmitida ao capitão do rebocador ou ao representante da exploração ou da armação.

*Artigo 37.º*

**Medidas para estimar o número e o peso dos atuns-rabilhos a enjaular**

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para aperfeiçoar as metodologias destinadas a melhorar as estimativas do número e do peso dos atuns-rabilhos nos pontos de captura e de enjaulamento. Os Estados-Membros devem transmitir à Comissão, até 22 de agosto de cada ano, um relatório sobre as medidas tomadas. A Comissão transmite esses relatórios ao SCRS.

*Artigo 38.º*

**Declaração de transferência**

1. No final da operação de transferência, os capitães dos navios de captura ou dos rebocadores, os operadores das armações ou os operadores das explorações devem preencher e transmitir às autoridades competentes do seu Estado-Membro a declaração de transferência ICCAT, segundo o modelo definido no anexo IV.

2. Os formulários de declaração de transferência são numerados pelas autoridades competentes do Estado-Membro responsável pelos navios, pelas explorações ou pelas armações em que a transferência teve origem. O sistema de numeração é constituído pelo código de três letras do Estado-Membro, seguido pelos quatro algarismos que indicam o ano e por um número sequencial de três algarismos, seguidos pelas três letras ITD (MS-20**/xxx/ITD).

3. O original da declaração de transferência deve acompanhar o pescado transferido. O capitão do navio de captura, o operador da armação, o capitão do rebocador ou o operador da exploração devem conservar uma cópia da declaração.

4. Os capitães dos navios que efetuam operações de transferência (incluindo os rebocadores) devem comunicar as suas atividades de acordo com os requisitos estabelecidos no anexo II.

*Artigo 39.º*

**Atos de execução**

A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam regras de execução relativas às operações de transferência referidas nos artigos 33.º a 38.º e nos anexos referidos nesses artigos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 2.

*SECÇÃO 5*

***Operações de enjaulamento***

*Artigo 40.º*

**Autorização de enjaulamento**

1. Antes do início de cada operação de enjaulamento, é proibido ancorar jaulas de transporte a menos de 0,5 milhas marítimas de explorações de cultura.

2. Antes de qualquer operação de enjaulamento, a autoridade competente do Estado-Membro responsável pela exploração deve informar o Estado-Membro ou a PCC responsáveis pelo navio de captura ou pela armação acerca das quantidades capturadas por esse navio ou por essa armação, e pedir uma autorização de enjaulamento.

3. A operação de enjaulamento não pode ser iniciada sem a autorização prévia:

a) Do Estado-Membro ou da PCC responsáveis pelo navio de captura ou pela armação; ou

b) Do Estado-Membro ou da PCC responsáveis pela exploração, se tal tiver sido acordado entre os Estados-Membros envolvidos ou com a PCC de pavilhão envolvida.

4. A autorização de enjaulamento deve ser concedida ou recusada pelo Estado-Membro ou pela PCC responsáveis pelo navio de captura, pela armação ou, se aplicável, pela exploração no prazo de um dia útil após o pedido e a apresentação da informação a que se refere o n.º 2. Se não for recebida do Estado-Membro ou da PCC responsáveis pelo navio de captura ou pela armação uma resposta nesse prazo, o Estado-Membro ou a PCC responsáveis pela exploração podem autorizar o enjaulamento.

5. O atum-rabilho deve ser enjaulado antes de 15 de agosto, exceto se o Estado-Membro ou a PCC responsáveis pela exploração que recebe o pescado apresentarem razões devidamente fundamentadas. Essas razões devem acompanhar o relatório de enjaulamento.

*Artigo 41.º*

**Recusa da autorização de enjaulamento**

1. O Estado-Membro responsável pelo navio de captura, pela armação ou, se aplicável, pela exploração deve recusar a autorização de enjaulamento se considerar, após receção das informações referidas no artigo 40.º, n.º 2, que:

a) O navio de captura ou a armação declarados como tendo capturado o pescado não dispunham de quota suficiente para o atum-rabilho enjaulado;

b) A quantidade de pescado não foi devidamente declarada pelo navio de captura ou pela armação, ou não foi tida em conta no cálculo da quota aplicável; ou

c) O navio de captura ou a armação declarados como tendo capturado o pescado não estão autorizados a pescar atum-rabilho.

2. Se o enjaulamento não for autorizado, o Estado-Membro ou a PCC responsáveis pelo navio de captura devem solicitar ao Estado-Membro ou à PCC responsáveis pela exploração que confisquem as capturas e procedam à libertação do pescado mediante a emissão de uma ordem de libertação.

3. Logo que receba a ordem de libertação, o operador da exploração deve proceder às libertações nos termos do anexo XI.

*Artigo 42.º*

**Documentação das capturas de atum-rabilho**

Os Estados-Membros responsáveis por explorações devem proibir o enjaulamento, para fins de cultura, do atum-rabilho não acompanhado pela documentação exigida pela ICCAT e em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 640/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]). Essa documentação deve ser exata e completa e deve estar confirmada e validada pelas autoridades do Estado-Membro ou da PCC dos navios de captura ou das armações.

*Artigo 43.º*

**Inspeções**

Os Estados-Membros responsáveis por explorações devem tomar as medidas necessárias para inspecionar todas as operações de enjaulamento nas explorações.

*Artigo 44.º*

**Monitorização por câmara de vídeo**

1. Os Estados-Membros responsáveis pelas explorações devem garantir que as operações de enjaulamento sejam monitorizadas por câmara de vídeo submarina. Deve ser feito um registo vídeo de cada operação de enjaulamento nos termos do anexo IX.

2. Os Estados-Membros responsáveis pelas explorações devem garantir que os registos vídeo a que se refere o n.º 1 sejam disponibilizados aos inspetores e observadores regionais da ICCAT.

3. Os Estados-Membros responsáveis pelas explorações devem garantir que os registos vídeo a que se refere o n.º 1 sejam facultados aos inspetores e aos observadores nacionais da União.

4. Os Estados-Membros responsáveis pelas explorações devem tomar as medidas necessárias para evitar substituições, montagens ou manipulações dos registos vídeo originais.

*Artigo 45.º*

**Abertura e realização de investigações**

1. Se as estimativas feitas pelo observador regional da ICCAT, pelas autoridades de controlo do Estado-Membro pertinente ou pelo operador da exploração diferirem em mais de 10 %, em número de atuns-rabilho, o Estado-Membro responsável pela exploração deve abrir uma investigação, em cooperação com o Estado-Membro ou a PCC responsáveis pelo navio de captura ou pela armação.

2. Enquanto os resultados dessa investigação não estiverem disponíveis, a colheita não é autorizada e a secção «Cultura» do BCD não é validada.

3. Os Estados-Membros responsáveis pela exploração e pelo navio de captura ou pela armação que realizem as investigações podem utilizar outras informações à sua disposição, incluindo os resultados dos programas referidos no artigo 46.º, para as concluir.

([1]) Regulamento (UE) n.º 640/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um programa de documentação das capturas de atum rabilho (*Thunnus thynnus*) e que altera o Regulamento (CE) n.º 1984/2003 do Conselho (JO L 194 de 24.7.2010, p. 1).

*Artigo 46.º*

**Medidas e programas para estimar o número e o peso dos atuns-rabilhos a enjaular**

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias previstas no artigo 37.º.

2. Um programa que utilize sistemas de câmaras estereoscópicas ou técnicas alternativas de precisão equivalente deve cobrir 100 % das operações de enjaulamento, a fim de afinar o cálculo da contagem e da pesagem do pescado em cada operação de enjaulamento.

3. Esse programa deve ser executado em conformidade com os procedimentos estabelecidos no anexo X, parte B.

4. Os resultados desse programa devem ser comunicados pelo Estado-Membro responsável pela exploração ao Estado-Membro ou à PCC responsáveis pelo navio de captura ou pela armação e à Comissão nos termos do anexo X, parte B. A Comissão transmite-os ao Secretariado da ICCAT, para serem transmitidos ao observador regional da ICCAT.

5. Se os resultados do programa indicarem que as quantidades de atum-rabilho objeto de enjaulamento diferem das quantidades capturadas e transferidas declaradas, o Estado-Membro responsável pela exploração deve abrir uma investigação, em cooperação com o Estado-Membro ou com a PCC responsáveis pelo navio de captura ou pela armação. Se a investigação não estiver concluída no prazo de 10 dias úteis a contar da comunicação dos resultados referida no n.º 4 do presente artigo, ou se se concluir que o número ou o peso médio dos atuns-rabilhos excedem as quantidades capturadas e transferidas declaradas, as autoridades do Estado-Membro ou da PCC de pavilhão do navio de captura ou da armação emitem uma ordem de libertação do excedente, que deve ser libertado em conformidade com os procedimentos estabelecidos no anexo XI.

6. Em conformidade com os procedimentos estabelecidos no anexo X, parte B, ponto 3, e após a libertação, se for caso disso, as quantidades derivadas do programa devem ser utilizadas para:

a) Determinar os valores definitivos das capturas a descontar da quota nacional;

b) Indicar esses valores nas declarações de enjaulamento e nas secções pertinentes do BCD.

7. Os Estados-Membros responsáveis pelas explorações devem transmitir os resultados desses programas até 30 de agosto de cada ano à Comissão, que os transmite ao SCRS.

8. A transferência de atum-rabilho vivo de uma jaula de cultura para outra não pode ser efetuada sem a autorização e a presença das autoridades de controlo do Estado da exploração.

9. A existência de uma diferença superior ou igual a 10 % entre as quantidades de atum-rabilho declaradas capturadas pelo navio/pela armação e as quantidades estabelecidas pelas câmaras de controlo, tal como referido no n.º 5 do presente artigo e no artigo 45.º, constitui um incumprimento potencial da parte do navio/da armação em causa, e os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para lhe dar o seguimento adequado.

*Artigo 47.º*

**Relatório de enjaulamento**

1. No prazo de uma semana a contar da conclusão da operação de enjaulamento, o Estado-Membro responsável pela exploração apresenta ao Estado-Membro ou à PCC cujos navios ou armações tenham capturado o atum-rabilho, e à Comissão, um relatório de enjaulamento que contenha os elementos previstos no anexo X, parte B. O relatório deve incluir igualmente as informações constantes da declaração de enjaulamento previstas no artigo 4.º-B e no anexo I-A do Regulamento (CE) n.º 1936/2001. A Comissão transmite esses relatórios ao Secretariado da ICCAT.

2. Para efeitos do n.º 1, as operações de enjaulamento não podem ser consideradas terminadas enquanto as investigações abertas e, se for caso disso, as operações de libertação ordenadas, não estiverem concluídas.

*Artigo 48.º*

**Atos de execução**

A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam regras de execução relativas às operações de transferência referidas nos artigos 40.º a 47.º e nos anexos neles referidos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 2.

*SECÇÃO 6*

***Monitorização e vigilância***

*Artigo 49.º*

**Sistema de localização dos navios por satélite**

1. Em derrogação do artigo 9.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1224/2009, as obrigações relativas ao VMS aplicam-se a todos os rebocadores incluídos no registo ICCAT dos navios a que se refere o artigo 20.º, n.º 6, do presente regulamento, independentemente do seu comprimento.

2. Os navios de pesca com mais de 15 metros de comprimento incluídos na lista de navios a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, alínea a), ou na lista de navios a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, alínea b), devem começar a transmitir à ICCAT os dados VMS pelo menos 15 dias antes da abertura da campanha de pesca e continuar a transmitir esses dados durante pelo menos 15 dias após o seu encerramento, exceto se for previamente enviado à Comissão um pedido de retirada do navio do registo ICCAT dos navios.

3. Para efeitos de controlo, a transmissão dos dados VMS pelos navios de pesca autorizados a pescar ativamente atum-rabilho não é interrompida quando os navios se encontram no porto.

4. Os Estados-Membros devem garantir que os seus centros de monitorização da pesca enviem à Comissão e a um organismo por ela designado, em tempo real e utilizando o formato «https data feed», as mensagens VMS recebidas dos navios de pesca que arvoram o seu pavilhão. A Comissão transmite essas mensagens por via eletrónica ao Secretariado da ICCAT.

5. Os Estados-Membros devem garantir que:

a) As mensagens VMS dos navios de pesca que arvoram o seu pavilhão sejam enviadas à Comissão pelo menos de duas em duas horas;

b) Em caso de avaria técnica do VMS, as mensagens alternativas dos navios de pesca que arvoram o seu pavilhão, recebidas nos termos do artigo 25.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 404/2011, sejam enviadas à Comissão no prazo de 24 horas a contar da sua receção pelos seus centros de monitorização da pesca;

c) As mensagens enviadas à Comissão sejam numeradas sequencialmente (com um identificador único), a fim de evitar duplicações;

d) As mensagens enviadas à Comissão sejam conformes com o artigo 24.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) n.º 404/2011.

6. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que todas as mensagens disponibilizadas aos seus navios de inspeção sejam tratadas de modo confidencial e só sejam utilizadas para operações de inspeção no mar.

*Artigo 50.º*

**Programas nacionais de observação**

1. No que diz respeito aos navios que participam ativamente na pesca de atum-rabilho, os Estados-Membros devem garantir a presença de observadores nacionais pelo menos nas seguintes percentagens:

a) 20 % dos seus arrastões pelágicos (com mais de 15 metros);

b) 20 % dos seus palangreiros (com mais de 15 metros);

c) 20 % dos seus navios de pesca com canas (isco) (com mais de 15 metros);

d) 100 % dos rebocadores;

e) 100 % das operações de colheita nas armações.

2. Os Estados-Membros devem emitir um documento oficial de identificação aos seus observadores nacionais.

3. As tarefas dos observadores nacionais incluem, nomeadamente:

a) Verificar o cumprimento do presente regulamento pelos navios de pesca e pelas armações;

b) Registar, e comunicar, a atividade de pesca, incluindo os seguintes elementos:

i) a quantidade de capturas (incluindo as capturas acessórias), indicando o destino dado às mesmas, como, por exemplo, a manutenção do pescado a bordo ou a sua devolução ao mar, vivo ou morto,

ii) a latitude e longitude da zona em que as capturas foram efetuadas,

iii) uma medida do esforço de pesca (número de lanços, número de anzóis, etc.), tal como definido no Manual de Campo ICCAT para as diferentes artes de pesca,

iv) a data das capturas;

c) Observar e estimar as capturas e verificar os registos lançados no diário de bordo;

d) Avistar e registar os navios que possam estar a pescar em infração às medidas de conservação e de gestão da ICCAT.

4. Os observadores nacionais devem efetuar também trabalhos científicos, como, por exemplo, a recolha de dados para a Tarefa II, quando solicitados pela ICCAT, com base em instruções do SCRS.

5. Para efeitos dos n.os 1 a 4, os Estados-Membros devem garantir igualmente:

a) Uma cobertura representativa, em termos temporais e espaciais, de observadores nacionais nos seus navios e nas suas armações, a fim de garantir que a Comissão receba dados e informações adequados e apropriados sobre as capturas, o esforço de pesca e outros aspetos científicos e de gestão, tendo em conta as características das frotas e das pescarias;

b) A aplicação de protocolos rigorosos de recolha de dados;

c) Uma formação adequada e a aprovação dos observadores nacionais antes de entrarem em serviço;

d) A menor perturbação possível das operações dos navios de pesca e das armações que pescam na área da Convenção.

6. Os dados e as informações recolhidos no âmbito do programa de observação de cada Estado-Membro devem ser apresentados à Comissão até 15 de julho de cada ano. A Comissão transmite-os ao SCRS e ao Secretariado da ICCAT, conforme adequado.

*Artigo 51.º*

**Programa de observação regional da ICCAT**

1. O programa de observação regional da ICCAT, descrito nos n.os 2 a 6 e pormenorizado no anexo VII, é aplicável na União.

2. Os Estados-Membros devem garantir a presença de um observador regional da ICCAT:

a) A bordo de todos os cercadores com rede de cerco com retenida autorizados a pescar atum-rabilho;

b) Durante todas as transferências de atum-rabilho provenientes de cercadores com rede de cerco com retenida;

c) Durante todas as transferências de atum-rabilho de armações para jaulas de transporte;

d) Durante todas as transferências de uma exploração para outra;

e) Durante todas as operações de enjaulamento de atum-rabilho em explorações;

f) Durante todas as operações de colheita de atum-rabilho nas explorações.

3. Os cercadores com rede de cerco com retenida sem um observador regional da ICCAT não são autorizados a pescar ou a operar na pesca de atum-rabilho.

4. Os Estados-Membros responsáveis por explorações devem garantir a presença de um observador regional da ICCAT durante todas as operações de enjaulamento e durante todo o período da colheita de peixe nessas explorações.

5. As tarefas dos observadores regionais da ICCAT incluem, nomeadamente:

a) Observar e verificar se as operações de pesca e de cultura estão em conformidade com as medidas relevantes de conservação e de gestão da ICCAT;

b) Assinar as declarações de transferência ICCAT referidas no artigo 38.º, os relatórios de enjaulamento referidos no artigo 47.º e os BCD, caso considerem que as informações neles contidas são coerentes com as suas observações;

c) Efetuar trabalhos científicos, como, por exemplo, a recolha de amostras, quando solicitados pela ICCAT, com base em instruções do SCRS.

6. O Estado-Membro de pavilhão deve garantir que os capitães, a tripulação e os proprietários das explorações, das armações e dos navios não entravem, intimidem, perturbem influenciem, subornem ou tentem subornar os observadores regionais da ICCAT no exercício das suas funções.

*SECÇÃO 7*

***Inspeções e controlos cruzados***

*Artigo 52.º*

**Programa de inspeção internacional conjunta da ICCAT**

1. O programa de inspeção internacional conjunta da ICCAT («o programa da ICCAT»), constante do anexo VIII, é aplicável na União.

2. Os Estados-Membros cujos navios de pesca estejam autorizados a pescar atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo devem nomear inspetores e realizar inspeções no mar ao abrigo do programa da ICCAT.

3. Se, em qualquer momento, mais de 15 navios de pesca que arvoram o pavilhão de um Estado-Membro estiverem a exercer atividades de pesca de atum-rabilho na área da Convenção, esse Estado-Membro deve enviar um navio de inspeção para a área da Convenção, para fins de inspeção e controlo no mar, durante o período em que esses navios aí permanecerem. Esta obrigação considera-se cumprida se os Estados-Membros cooperarem para enviar um navio de inspeção, ou se for enviado um navio de inspeção da União para a área da Convenção.

4. A Comissão, ou um organismo por si designado, pode nomear inspetores da União para o programa da ICCAT.

5. A Comissão, ou um organismo por si designado, coordena as atividades de vigilância e de inspeção da União. A Comissão pode elaborar, em coordenação com os Estados-Membros em causa, programas de inspeção conjunta que permitam à União cumprir as obrigações que lhe incumbem por força do programa da ICCAT. Os Estados-Membros cujos navios exercem atividades de pesca de atum-rabilho devem adotar as medidas necessárias para facilitar a execução desses programas, nomeadamente no que respeita aos recursos humanos e aos materiais necessários e aos períodos e às zonas geográficas em que esses recursos devem ser utilizados.

6. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, até 1 de abril de cada ano, os nomes dos inspetores e dos navios de inspeção que pretendem afetar ao programa da ICCAT durante o ano. Com base nessa informação, a Comissão estabelece, em cooperação com os Estados-Membros, um plano de participação da União nesse programa em cada ano. A Comissão comunica esse plano ao Secretariado da ICCAT e aos Estados-Membros.

*Artigo 53.º*

**Transmissão dos planos de inspeção**

1. Até 31 de janeiro de cada ano, os Estados-Membros transmitem à Comissão os seus planos de inspeção. Os planos de inspeção devem ser estabelecidos em conformidade com:

a) Os objetivos, as prioridades, os procedimentos e os marcos de referência para as atividades de inspeção definidos no programa específico de controlo e inspeção para o atum-rabilho do Atlântico Este e do Mediterrâneo, criado nos termos do artigo 95.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009;

b) O programa de controlo nacional para o atum-rabilho do Atlântico Este e do Mediterrâneo, criado nos termos do artigo 46.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009.

2. A Comissão compila os planos de inspeção nacionais e integra-os no plano de inspeção da União. A Comissão transmite o plano de inspeção da União ao Secretariado da ICCAT, para aprovação pela ICCAT, juntamente com os planos referidos no artigo 6.º, n.º 1.

*Artigo 54.º*

**Inspeções em caso de infração**

1. Os Estados-Membros de pavilhão devem tomar medidas nos termos do n.º 2 do presente artigo caso um navio que arvore o seu pavilhão:

a) Não tenha cumprido as suas obrigações de comunicação referidas nos artigos 25.º e 26.º; ou

b) Tenha infringido as disposições do presente regulamento, dos artigos 89.º a 93.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009 ou do capítulo IX do Regulamento (CE) n.º 1005/2008.

2. Os Estados-Membros de pavilhão devem assegurar que seja efetuada uma inspeção física sob a sua autoridade, nos seus portos, ou sob a autoridade de outra pessoa por si designada, se o navio não se encontrar num dos seus portos.

*Artigo 55.º*

**Controlos cruzados**

1. Os Estados-Membros devem verificar, utilizando, nomeadamente, os relatórios de inspeção, os relatórios dos observadores e os dados VMS, a apresentação dos diários de bordo dos seus navios de pesca e de todas as informações pertinentes neles contidas, os documentos de transferência ou de transbordo e os BCD, nos termos do artigo 109.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009.

2. Os Estados-Membros devem proceder a controlos cruzados de todos os desembarques, transbordos ou enjaulamentos, comparando as quantidades por espécies registadas nos diários de bordo dos navios de pesca ou nas declarações de transferência ou de transbordo com as quantidades registadas nas declarações de desembarque ou de enjaulamento ou noutros documentos pertinentes, tais como faturas e/ou notas de vendas, nos termos do artigo 109.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009.

*SECÇÃO 8*

***Comercialização***

*Artigo 56.º*

**Medidas de mercado**

1. Sem prejuízo dos Regulamentos (CE) n.º 1224/2009 e (CE) n.º 1005/2008 e do Regulamento (UE) n.º 1379/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), são proibidos na União o comércio, o desembarque, a importação, a exportação, o enjaulamento para engorda ou cultura, a reexportação e o transbordo de atum-rabilho não acompanhado da documentação exata, completa e validada prevista pelo presente regulamento, pelo Regulamento (UE) n.º 640/2010 e pelo artigo 4.º-B do Regulamento (CE) n.º 1936/2001.

2. São proibidos na União o comércio, a importação, o desembarque, o enjaulamento para engorda ou cultura, a transformação, a exportação, a reexportação e o transbordo de atum-rabilho, se:

a) O atum-rabilho tiver sido capturado por navios de pesca ou por armações cujo Estado de pavilhão não tenha uma quota, um limite de capturas ou uma parte atribuída no esforço de pesca para o atum-rabilho do Atlântico Este e do Mediterrâneo, nos termos das medidas de conservação e de gestão da ICCAT; ou

b) O atum-rabilho tiver sido capturado por um navio de pesca ou por uma armação que, aquando da captura, tenha esgotado a sua quota ou as possibilidades de pesca do seu Estado.

3. Sem prejuízo dos Regulamentos (CE) n.º 1224/2009, (CE) n.º 1005/2008 e (UE) n.º 1379/2013, são proibidos na União o comércio, a importação, o desembarque, a transformação e a exportação de atum-rabilho a partir de explorações de engorda ou de cultura que não respeitem os regulamentos referidos no n.º 1.

CAPÍTULO VI

**DISPOSIÇÕES FINAIS**

*Artigo 57.º*

**Avaliação**

Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão, até 15 de setembro de cada ano, um relatório pormenorizado sobre a aplicação do presente regulamento. Com base nas informações recebidas dos Estados-Membros, a Comissão transmite ao Secretariado da ICCAT, até 15 de outubro de cada ano, um relatório pormenorizado sobre a aplicação da Recomendação 14-04 da ICCAT.

*Artigo 58.º*

**Financiamento**

Para efeitos do Regulamento (UE) n.º 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]), o plano plurianual de recuperação do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo é considerado um plano plurianual na aceção do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

([1]) Regulamento (UE) n.º 1379/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que estabelece a organização comum dos mercados dos produtos da pesca e da aquicultura, altera os Regulamentos (CE) n.º 1184/2006 e (CE) n.º 1224/2009 do Conselho e revoga o Regulamento (CE) n.º 104/2000 do Conselho (JO L 354 de 28.12.2013, p. 1).

([2]) Regulamento (UE) n.º 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, relativo ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 2328/2003, (CE) n.º 861/2006, (CE) n.º 1198/2006 e (CE) n.º 791/2007 do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 1255/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 149 de 20.5.2014, p. 1).

*Artigo 59.º*

**Execução**

1. A Comissão é assistida pelo Comité das Pescas e da Aquicultura, criado pelo artigo 47.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 60.º*

**Revogação**

1. É revogado o Regulamento (CE) n.º 302/2009.

2. As remissões para o regulamento revogado devem entender-se como remissões para o presente regulamento e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo XIII.

*Artigo 61.º*

**Entrada em vigor**

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 diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 14 de setembro de 2016.

| *Pelo Parlamento Europeu* | *Pelo Conselho* |
|---|---|
| *O Presidente* | *O Presidente* |
| M. SCHULZ | I. KORČOK |

*ANEXO I*

**Condições específicas aplicáveis às pescarias referidas no artigo 14.º, n.º 2**

1. Para além das disposições previstas no artigo 9.º, n.º 3, o número máximo de navios de pesca com canas (isco) e de pesca ao corrico autorizados a pescar atum-rabilho no Atlântico Este de acordo com as condições específicas de aplicação da derrogação referida no artigo 14.º, n.º 2, alínea a), é definido como o número de navios de captura da União que participaram na pesca dirigida ao atum-rabilho em 2006.

2. Para além das disposições previstas no artigo 9.º, n.º 3, o número máximo de navios de captura autorizados a pescar atum-rabilho no mar Adriático para fins de cultura de acordo com as condições específicas de aplicação da derrogação referida no artigo 14.º, n.º 2, alínea b), é definido como o número de navios de captura da União que participaram na pesca dirigida ao atum-rabilho em 2008. Para o efeito, deve ser tido em conta o número de navios de captura croatas que participaram na pesca dirigida ao atum-rabilho em 2008.

3. Para além das disposições previstas no artigo 9.º, n.º 3, o número máximo de navios de pesca com canas (isco), de palangreiros e de navios que pescam com linha de mão autorizados a pescar atum-rabilho no Mediterrâneo de acordo com as condições específicas de aplicação da derrogação referida no artigo 14.º, n.º 2, alínea c), é definido como o número de navios de captura da União que participaram na pesca dirigida ao atum-rabilho em 2008.

4. O número máximo de navios de captura determinado em conformidade com os pontos 1, 2 e 3 do presente anexo deve ser repartido entre os Estados-Membros em conformidade com o TFUE e com o artigo 16.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

5. Da quota de atum-rabilho da União entre 8 kg ou 75 cm e 30 kg ou 115 cm, 7 %, no máximo, devem ser repartidos entre os navios de captura autorizados referidos no artigo 14.º, n.º 2, alínea a), e no ponto 1 do presente anexo. Essa quota é repartida entre os Estados-Membros em conformidade com o TFUE e com o artigo 16.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

6. Em derrogação do artigo 14.º, n.º 2, alínea a), da quota de 7 % referida no ponto 5 do presente anexo, 100 toneladas, no máximo, podem ser atribuídas à captura de atum-rabilho de 6,4 kg ou 70 cm, no mínimo, por navios de pesca com canas (isco) de comprimento inferior a 17 metros.

7. Os valores máximos da repartição da quota da União pelos Estados-Membros para pescar de acordo com as condições específicas de aplicação da derrogação referida no artigo 14.º, n.º 2, alínea b), e no ponto 2 do presente anexo devem ser determinados em conformidade com o TFUE e com o artigo 16.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

8. Da quota de atum-rabilho da União entre 8kg ou 75cm e 30 kg ou 115 cm, 2 %, no máximo, devem ser repartidos entre os navios de captura autorizados referidos no artigo 14.º, n.º 2, alínea c), e no ponto 3 do presente anexo. Essa quota é repartida entre os Estados-Membros em conformidade com o TFUE e com o artigo 16.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

9. Cada Estado-Membro cujos navios de pesca com canas (isco), palangreiros, navios que pescam com linha de mão e navios de pesca ao corrico são autorizados a pescar atum-rabilho nos termos do artigo 14.º, n.º 2, e do presente anexo deve estabelecer as seguintes exigências de marcação na cauda:

   a) Cada exemplar de atum-rabilho deve ser objeto de marcação na cauda imediatamente após a descarga;

   b) Cada marca da cauda deve ter um número de identificação único, que é incluído nos documentos estatísticos para o atum-rabilho e aposto no exterior das embalagens que contenham esse atum.

*ANEXO II*

**Requisitos do diário de bordo**

A. NAVIOS DE CAPTURA

Especificações mínimas para os diários de pesca:

1. As folhas do diário de bordo são numeradas.

2. O diário de bordo deve ser preenchido todos os dias (meia-noite) ou antes da chegada a um porto.

3. O diário de bordo deve ser preenchido em caso de inspeção no mar.

4. Uma cópia de cada folha deve ficar no diário de bordo.

5. Os diários de bordo do último ano de atividade devem ser conservados a bordo.

Normas relativas às informações mínimas a incluir nos diários de pesca:

1. Nome e endereço do capitão.

2. Datas e portos de partida, datas e portos de chegada.

3. Nome, número no ficheiro da frota, número ICCAT, indicativo de chamada rádio internacional e número OMI (se estiverem disponíveis) do navio.

4. Artes de pesca:

   a) Tipo, código FAO;

   b) Dimensões (por ex.: comprimento, malhagem, número de anzóis);

5. Operações no mar, com uma linha (no mínimo) por dia da saída de pesca, indicando:

   a) Atividade (por ex., pesca, navegação);

   b) Posição: a posição diária exata (em graus e minutos), registada para cada operação de pesca ou, nos dias em que não seja efetuada nenhuma operação de pesca, ao meio-dia;

   c) Registo das capturas, incluindo:

      1) Código FAO;

      2) Peso vivo (PV) em kg por dia;

      3) Número de unidades por dia.

   Para os cercadores com rede de cerco com retenida, essa informação deve ser registada para cada operação de pesca, inclusive em caso de capturas nulas.

6. Assinatura do capitão.

7. Modo de pesagem: estimativa, pesagem a bordo.

8. Os registos são lançados no diário de bordo em equivalente peso vivo de pescado e devem indicar os fatores de conversão utilizados na avaliação do peso.

Informações mínimas a incluir nos diários de pesca em caso de desembarque ou transbordo:

1. Data e porto de desembarque/transbordo.

2. Produtos:

   a) Espécie e apresentação por código FAO;

   b) Número de espécimes ou de caixas e quantidade em kg.

3. Assinatura do capitão ou do agente do navio.

4. Em caso de transbordo: nome do navio recetor, respetivo pavilhão e número ICCAT.

Informações mínimas a incluir nos diários de pesca em caso de transferência para jaulas:

1. Data, hora e posição (latitude/longitude) da transferência.

2. Produtos:

   a) Identificação das espécies por código FAO;

   b) Número de espécimes e quantidade em kg transferida para jaulas.

3. Nome do rebocador, respetivo pavilhão e número ICCAT.

4. Nome e número ICCAT da exploração de destino.

5. No caso de uma OCP, em complemento das informações previstas nos pontos 1 a 4, o capitão deve registar no diário de bordo:

   a) No que respeita aos navios de captura que transferem o pescado para jaulas:

      — a quantidade de capturas trazida para bordo,

      — a quantidade de capturas descontada da sua quota individual,

      — os nomes dos outros navios que participam na operação de pesca conjunta;

   b) No que respeita aos restantes navios de captura da mesma operação de pesca conjunta não envolvidos na transferência do pescado:

      — os nomes, indicativos de chamada rádio internacional e números ICCAT desses navios,

      — a indicação de que nenhumas capturas foram trazidas para bordo ou transferidas para jaulas,

      — a quantidade de capturas descontada das suas quotas individuais,

      — o nome e número ICCAT do navio de captura referido na alínea a).

B. REBOCADORES

1. O capitão do rebocador deve registar no diário de bordo a data, a hora e a posição da transferência, as quantidades transferidas (número de espécimes e quantidade em kg), o número da jaula, bem como o nome, pavilhão e número ICCAT do navio de captura, o nome e número ICCAT do(s) outro(s) navio(s) envolvido(s), a exploração de destino e o seu número ICCAT, e o número da declaração de transferência ICCAT.

2. As transferências subsequentes para navios auxiliares ou outros rebocadores devem ser registadas indicando as informações referidas no ponto 1, bem como o nome, pavilhão e número ICCAT do navio auxiliar ou do rebocador e o número da declaração de transferência ICCAT.

3. O diário de bordo deve conter informações pormenorizadas sobre todas as transferências realizadas durante a campanha de pesca. Deve ser conservado a bordo e estar acessível a qualquer momento para fins de controlo.

C. NAVIOS AUXILIARES

1. O capitão de um navio auxiliar deve registar as atividades diárias no diário de bordo, incluindo a data, a hora e as posições, as quantidades de atum-rabilho trazidas para bordo e o nome do navio de pesca, da exploração ou da armação com que opera em associação.

2. O diário de bordo deve conter informações pormenorizadas sobre todas as atividades realizadas durante a campanha de pesca. Deve ser conservado a bordo e estar acessível a qualquer momento para fins de controlo.

D. NAVIOS DE TRANSFORMAÇÃO

1. O capitão de um navio de transformação deve registar no diário de bordo a data, a hora e a posição das atividades, as quantidades transbordadas e o número e o peso dos atuns-rabilhos recebidos de explorações, de armações ou de navios de captura, se for caso disso. O capitão deve também comunicar os nomes e os números ICCAT dessas explorações, armações ou navios de captura.

2. O capitão de um navio de transformação deve manter um diário de transformação em que deve indicar o peso vivo e o número de peixes transferidos ou transbordados, o fator de conversão utilizado e os pesos e quantidades por tipo de apresentação do produto.

3. O capitão de um navio de transformação deve manter um plano de estiva que indique a localização e a quantidade de cada espécie e o tipo de apresentação.

4. O diário de bordo deve conter informações pormenorizadas sobre todos os transbordos realizados durante a campanha de pesca. O diário de bordo, o diário de transformação, o plano de estiva e os originais das declarações de transbordo ICCAT devem ser conservados a bordo e estar acessíveis a qualquer momento para fins de controlo.

*ANEXO III*

**Declaração de transferência ICCAT**

Documento n.º

| **Navio de transporte** | **Navio de pesca** | **Destino final** |
|---|---|---|
| Nome e indicativo de chamada rádio do navio: | Nome e indicativo de chamada rádio do navio: | Porto: |
| Pavilhão: | Pavilhão: | País: |
| Autorização do Estado de pavilhão n.º: | Autorização do Estado de pavilhão n.º: | Estado: |
| Número do registo nacional: | Número do registo nacional: | |
| Número do registo ICCAT: | Número do registo ICCAT: | |
| Número OMI: | Identificação externa: | |
| | Folha do diário de pesca n.º | |
| | | |

| | Dia | Mês | Hora | Ano | |2_|0_|__|__| | Nome do capitão do navio de pesca: | Nome do capitão do navio de transporte: |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Partida | |__|__| | |__|__| | |__|__| | de: | |_____| | | |
| Regresso | |__|__| | |__|__| | |__|__| | Para: | |_____| | Assinatura: | Assinatura: |
| Transbordo | |__|__| | |__|__| | |__|__| | | |_____| | | |

Em caso de transbordo, indicar o peso em quilogramas ou a unidade utilizada (por ex.: caixa, cabaz) e o peso do pescado desembarcado dessa unidade em quilogramas: |___| quilogramas.

LOCAL DO TRANSBORDO

| Porto | Mar | | Espécie | Número de unidades de peixe | Tipo de produto vivo | Tipo de produto inteiro | Tipo de produto eviscerado | Tipo de produto descabeçado | Tipo de produto em filetes | Tipo de produto | Outros transbordos |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Lat. | Long. | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | Data: \|_____\| Local/posição: \|_____\| |
| | | | | | | | | | | | Autorização PC n.º: |
| | | | | | | | | | | | Assinatura do capitão do navio que transfere: |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | Nome do navio recetor: |
| | | | | | | | | | | | Pavilhão |
| | | | | | | | | | | | Número do registo ICCAT: |
| | | | | | | | | | | | Número OMI: |
| | | | | | | | | | | | Assinatura do capitão: |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | Data: \|_____\| Local/posição: \|_____\| |
| | | | | | | | | | | | Autorização PC n.º: |
| | | | | | | | | | | | Assinatura do capitão do navio que transfere: |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | Nome do navio recetor: |
| | | | | | | | | | | | Pavilhão |
| | | | | | | | | | | | Número do registo ICCAT: |
| | | | | | | | | | | | Número OMI: |
| | | | | | | | | | | | Assinatura do capitão: |

Obrigações em caso de transbordo:

1. O original da declaração de transbordo deve ser fornecido ao navio recetor (navio de transformação/navio de transporte).
2. A cópia da declaração de transbordo deve ser conservada pelo navio de captura ou armação correspondente.
3. As novas operações de transbordo devem ser autorizadas pela PCC que autorizou o navio a operar.
4. O original da declaração de transbordo tem de ser conservado pelo navio recetor, que mantém o pescado a bordo, até à chegada ao local de desembarque.
5. As operações de transbordo devem ser registadas no diário de bordo de todos os navios envolvidos.

*ANEXO IV*

<table>
<tr><td>Documento n.º</td><td colspan="3">Declaração de transferência ICCAT</td></tr>
<tr><td colspan="4">1 TRANSFERÊNCIA DE ATUM-RABILHO VIVO PARA CULTURA</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Nome do navio de pesca:<br><br>Indicativo de chamada:<br>Pavilhão:<br>Autorização de transferência do Estado de pavilhão n.º:<br>Número do registo ICCAT:<br>Identificação externa:<br>Diário de pesca n.º<br>N.º da operação de pesca conjunta:</td><td rowspan="2">Nome da armação:<br><br>Número do registo ICCAT:</td><td rowspan="2">Nome do rebocador:<br><br>Indicativo de chamada:<br>Pavilhão:<br>Número do registo ICCAT:<br>Identificação externa:</td><td>Nome da exploração de destino:<br><br>Número do registo ICCAT:</td></tr>
<tr><td>Número da jaula:</td></tr>
<tr><td colspan="4">2 INFORMAÇÕES RELATIVAS À TRANSFERÊNCIA</td></tr>
<tr><td>Data: _ _ / _ _ / _ _ _ _</td><td colspan="3">Local/posição: Porto: Lat.: Long.:</td></tr>
<tr><td>Número de exemplares:</td><td></td><td>Espécie:</td><td>Peso:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Tipo de produto: Vivo ☐ Inteiro ☐ Eviscerado ☐ Outro (Especificar):</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nome e assinatura do capitão do navio de pesca / operador da armação / operador da exploração:</td><td>Nome e assinatura do capitão do navio recetor (rebocador, transformação, transporte):</td><td>Nome, número de registo ICCAT e assinatura do observador:</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="4">3 OUTRAS TRANSFERÊNCIAS</td></tr>
<tr><td>Data: _ _ / _ _ / _ _ _ _</td><td colspan="3">Local/posição: Porto: Lat.: Long.:</td></tr>
<tr><td>Nome do rebocador:</td><td>Indicativo de chamada:</td><td>Pavilhão:</td><td>Número do registo ICCAT:</td></tr>
<tr><td>Autorização de transferência do Estado da exploração n.º:</td><td>Identificação externa:</td><td colspan="2">Nome e assinatura do capitão do navio recetor:</td></tr>
</table>

| | | | |
|---|---|---|---|
| Data: _ _ / _ _ / _ _ _ _ | Local/posição: Porto: Lat.: | Long.: | |
| Nome do rebocador: | Indicativo de chamada: | Pavilhão: | Número do registo ICCAT: |
| Autorização de transferência do Estado da exploração n.º: | Identificação externa: | Nome e assinatura do capitão do navio recetor: | |
| Data: _ _ / _ _ / _ _ _ _ | Local/posição: Porto: Lat.: | Long.: | |
| Nome do rebocador: | Indicativo de chamada: | Pavilhão: | Número do registo ICCAT: |
| Autorização de transferência do Estado da exploração n.º: | Identificação externa: | Nome e assinatura do capitão do navio recetor: | |
| | | | |
| 4 JAULAS DIVIDIDAS | | | |
| N.º da jaula de origem: | Kg: | Número de espécimes: | |
| Nome do rebocador dador: | Indicativo de chamada: | Pavilhão: | Número do registo ICCAT: |
| N.º da jaula de destino: | Kg: | Número de espécimes: | |
| Nome do rebocador recetor: | Indicativo de chamada: | Pavilhão: | Número do registo ICCAT: |
| N.º da jaula de destino: | Kg: | Número de espécimes: | |
| Nome do rebocador recetor: | Indicativo de chamada: | Pavilhão: | Número do registo ICCAT: |
| N.º da jaula de destino: | Kg: | Número de espécimes: | |
| Nome do rebocador recetor: | Indicativo de chamada: | Pavilhão: | Número do registo ICCAT: |

*ANEXO V*

Formulário de declaração de capturas

| Pavilhão | Número ICCAT | Nome do navio | Data de início da declaração | Data do fim da declaração | Duração do período de declaração (d) | Data da captura | Local da captura | | Capturas | | | Peso atribuído em caso de operações conjuntas de pesca (kg) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Latitude | Longitude | Peso (kg) | Número de espécimes | Peso médio (kg) | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

*ANEXO VI*

| Operação conjunta de pesca | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Estado de pavilhão | Nome do navio | Número ICCAT | Duração da operação | Identidade dos operadores | Quota dos navios | Chave de repartição pelos navios | Exploração de engorda e cultura de destino | |
| | | | | | | | PCC | Número ICCAT |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

Data …

Validação pelo Estado de pavilhão …

*ANEXO VII*

**Programa de observação regional da ICCAT**

DESIGNAÇÃO DOS OBSERVADORES REGIONAIS DA ICCAT

1. Para o desempenho das suas funções, cada observador regional da ICCAT deve dispor das seguintes competências:

   a) Experiência suficiente para identificar as espécies e as artes de pesca;

   b) Conhecimento satisfatório das medidas de conservação e gestão da ICCAT, atestado por um certificado fornecido pelos Estados-Membros e baseado nas orientações de formação da ICCAT;

   c) Capacidade de observar e registar os factos de forma precisa;

   d) Conhecimento satisfatório da língua do Estado de pavilhão do navio ou exploração observados.

OBRIGAÇÕES DO OBSERVADOR REGIONAL DA ICCAT

2. Os observadores regionais da ICCAT devem:

   a) Ter completado a formação técnica exigida pelas orientações definidas pela ICCAT;

   b) Ser nacionais de um dos Estados-Membros e, na medida do possível, não ser nacional do Estado da exploração ou da armação nem do Estado do pavilhão do cercador com rede de cerco com retenida. Contudo, se o atum-rabilho for colhido na jaula e comercializado como produto fresco, o observador regional da ICCAT presente durante a operação de colheita pode ser um nacional do Estado-Membro responsável pela exploração;

   c) Ser capazes de assumir as tarefas definidas no ponto 3;

   d) Estar incluídos na lista de observadores regionais da ICCAT conservada por esta organização;

   e) Não ter qualquer interesse financeiro nem beneficiar da pescaria de atum-rabilho.

TAREFAS DOS OBSERVADORES REGIONAIS DA ICCAT

3. As tarefas dos observadores regionais da ICCAT incluem, nomeadamente:

   a) No que respeita aos observadores embarcados em cercadores com rede de cerco com retenida, verificar o cumprimento das medidas de conservação e gestão relevantes adotadas pela ICCAT. O observador regional deve, nomeadamente:

      1) se observar um possível incumprimento das recomendações da ICCAT, o observador regional da ICCAT deve apresentar sem demora essa informação à empresa encarregada da execução da observação, que a deve transmitir sem demora às autoridades do Estado de pavilhão do navio de captura,

      2) registar e apresentar relatórios sobre as atividades de pesca levadas a cabo,

      3) observar e estimar as capturas e verificar os registos lançados no diário de bordo,

      4) transmitir um relatório diário sobre as atividades de transferência dos cercadores com rede de cerco de retenida,

      5) avistar e registar os navios que possam estar a pescar em infração às medidas de conservação e gestão da ICCAT,

      6) registar e apresentar relatórios sobre as atividades de transferência levadas a cabo,

      7) verificar a posição do navio aquando das transferências,

8) observar e estimar os produtos transferidos, nomeadamente através do visionamento dos registos vídeo,

9) verificar e registar o nome e o número ICCAT do navio de pesca em causa,

10) efetuar trabalho científico, como a recolha de dados para a Tarefa II, quando solicitado pela Comissão da ICCAT e com base nas diretrizes do SCRS;

b) No que respeita aos observadores regionais da ICCAT presentes nas explorações e nas armações, verificar o cumprimento das medidas de conservação e de gestão pertinentes adotadas pela ICCAT. O observador regional da ICCAT deve, nomeadamente:

1) verificar os dados lançados nas declarações de transferência e de enjaulamento e nos BCD, nomeadamente através do visionamento dos registos vídeo,

2) certificar os dados lançados nas declarações de transferência e de enjaulamento e nos BCD,

3) transmitir um relatório diário sobre as atividades de transferência das explorações e das armações,

4) visar a declaração de transferência, a declaração de enjaulamento e os BCD apenas se considerar que as informações neles contidas são coerentes com as suas observações, incluindo um registo vídeo conforme com as exigências referidas no artigo 35.º, n.º 1, e no artigo 44.º, n.º 1,

5) efetuar trabalho científico, como recolha de amostras, quando solicitado pela Comissão e com base nas diretrizes do SCRS,

6) registar e verificar a presença de qualquer tipo de marca, incluindo marcas naturais, e comunicar qualquer sinal de remoção de marca recente;

c) Elaborar relatórios de caráter geral que reúnam a informação recolhida em conformidade com o presente ponto e fornecer ao capitão e ao operador da exploração a possibilidade de aí incluírem qualquer informação pertinente;

d) Apresentar ao Secretariado o relatório geral referido na alínea c), no prazo de 20 dias a contar do final do período de observação;

e) Exercer qualquer outra função que lhe seja atribuída pela Comissão da ICCAT.

4. O observador regional da ICCAT deve tratar como confidencial toda a informação relacionada com as operações de pesca e de transferência dos cercadores com rede de cerco de retenida e das explorações, declarando por escrito que aceita esse compromisso como condição para a sua nomeação enquanto observador regional da ICCAT.

5. O observador regional da ICCAT deve cumprir os requisitos definidos pelas disposições legais e regulamentares do Estado de pavilhão ou da exploração sob cuja jurisdição se encontra o navio ou a exploração a que está afetado.

6. O observador regional da ICCAT deve respeitar a hierarquia e as regras gerais de conduta aplicáveis a todo o pessoal do navio e da exploração, desde que essas regras não interfiram com as suas tarefas no quadro do programa e com as obrigações do pessoal do navio e da exploração, definidas no ponto 7 do presente anexo e no artigo 51.º, n.º 6.

OBRIGAÇÕES DOS ESTADOS-MEMBROS DE PAVILHÃO RELATIVAMENTE AOS OBSERVADORES REGIONAIS DA ICCAT

7. Os Estados-Membros responsáveis pelo cercador com rede de cerco com retenida, pela exploração ou pela armação devem garantir que os observadores regionais da ICCAT:

a) Possam contactar o pessoal do navio, da exploração e da armação e tenham acesso às artes, jaulas e equipamentos;

b) Tenham acesso, mediante pedido, aos seguintes equipamentos, caso existam no navio a que estão afetados, a fim de facilitar o exercício das suas tarefas definidas no ponto 3 do presente anexo:

1) equipamento de navegação por satélite,

2) ecrãs de visionamento radar que estejam em serviço,

3) meios eletrónicos de comunicação;

c) Beneficiem de condições, incluindo alojamento, alimentação e instalações sanitárias adequadas, idênticas às dos oficiais do navio;

d) Disponham de um espaço adequado na ponte ou na casa do leme para o exercício de tarefas administrativas, bem como de espaço adequado no convés para o exercício das suas tarefas de observação.

DESPESAS RESULTANTES DO PROGRAMA DE OBSERVAÇÃO REGIONAL DA ICCAT

8. Todas as despesas resultantes das atividades dos observadores regionais da ICCAT são suportadas pelos operadores das explorações ou armadores dos cercadores com rede de cerco com retenida.

*ANEXO VIII*

**Programa de inspeção internacional conjunta da ICCAT**

Na sua 4.ª sessão ordinária (Madrid, novembro de 1975) e na sua sessão anual de 2008, em Marraquexe, a ICCAT acordou no seguinte:

Nos termos do n.º 3 do artigo IX da Convenção, a Comissão da ICCAT recomenda a aplicação das seguintes medidas para o controlo internacional, fora das águas sob jurisdição nacional, para garantia da aplicação da Convenção e das medidas em vigor ao abrigo da mesma:

I. INFRAÇÕES GRAVES

1. Para efeitos dos presentes procedimentos, são consideradas graves as seguintes infrações ao disposto nas medidas de gestão e conservação da ICCAT adotadas pela Comissão da ICCAT:

   a) Pesca sem licença ou autorização emitida pela PCC de pavilhão;

   b) Falta de registos suficientes das capturas e dos dados relacionados com essas capturas em conformidade com as exigências de apresentação de informações da Comissão da ICCAT ou declaração significativamente errónea das capturas e/ou dos dados relacionados com essas capturas;

   c) Pesca numa zona de reserva;

   d) Pesca num período de defeso;

   e) Captura ou manutenção a bordo de certas espécies, de forma intencional, em contravenção de qualquer medida de conservação e gestão aplicável adotada pela ICCAT;

   f) Violação significativa dos limites ou quotas de captura em vigor nos termos das regras da ICCAT;

   g) Utilização de artes proibidas;

   h) Falsificação ou dissimulação intencional das marcas, identidade ou número de registo de um navio de pesca;

   i) Dissimulação, alteração ou supressão de elementos de prova relacionados com a investigação de uma infração;

   j) Infrações múltiplas que, no seu conjunto, constituem uma infração grave às medidas em vigor nos termos da ICCAT;

   k) Agressão, resistência, intimidação, assédio sexual, interferência, ou obstrução ou atraso indevidos do trabalho de um inspetor ou observador autorizado;

   l) Alteração ou desativação intencionais do VMS;

   m) Outras infrações que venham a ser definidas pela ICCAT, a partir do momento em que se encontrem incluídas e tenham sido distribuídas numa versão revista desses procedimentos;

   n) Pesca com a assistência de aeronaves de reconhecimento;

   o) Interferência com o sistema de localização de navios por satélite e/ou operação sem que o VMS esteja presente;

   p) Atividade de transferência sem a apresentação da devida declaração;

   q) Transbordo no mar.

2. Nos casos em que, ao embarcarem num navio de pesca ou ao inspecionarem um desses navios, os inspetores autorizados observem uma atividade ou situação que possa constituir uma infração grave, tal como definida no ponto 1, as autoridades do Estado de pavilhão dos navios de inspeção devem notificar imediatamente o Estado de pavilhão do navio de pesca, tanto diretamente como através do Secretariado da ICCAT. Nessas situações, o inspetor deve igualmente informar qualquer navio de inspeção do Estado de pavilhão do navio de pesca cuja presença nas proximidades seja conhecida.

3. Os inspetores da ICCAT registam no diário de bordo do navio de pesca as inspeções efetuadas e todas as infrações detetadas.

4. O Estado-Membro de pavilhão deve garantir que, no seguimento da inspeção referida no ponto 2, o navio de pesca em causa cesse toda a atividade de pesca. O Estado-Membro de pavilhão deve ordenar ao navio de pesca que se dirija, no prazo de 72 horas, para um porto por ele designado, onde será iniciada uma investigação.

5. Se o navio não for chamado ao porto, o Estado-Membro de pavilhão deve fornecer atempadamente uma justificação adequada à Comissão Europeia, que comunica a informação ao Secretariado da ICCAT, o qual, mediante pedido, disponibilizará essa informação a outras Partes Contratantes.

II. REALIZAÇÃO DAS INSPEÇÕES

6. As inspeções devem ser efetuadas por inspetores designados pelas Partes Contratantes. Os nomes dos organismos públicos autorizados e de cada inspetor nomeado para esse efeito pelos respetivos governos devem ser comunicados à Comissão da ICCAT.

7. Os navios que realizem operações internacionais de subida a bordo e inspeção em conformidade com o presente anexo devem arvorar um pavilhão ou um galhardete especial, aprovado pela Comissão da ICCAT e emitido pelo Secretariado da ICCAT. Os nomes dos navios assim utilizados devem ser notificados ao Secretariado da ICCAT o mais rapidamente possível, antes do início das suas atividades de inspeção. O Secretariado da ICCAT deve colocar à disposição de todas as PCC as informações relativas aos navios de inspeção designados, inclusive publicando-as no seu sítio *web* protegido por palavra-passe.

8. Cada inspetor deve ser portador de um documento de identificação apropriado emitido pelas autoridades do Estado de pavilhão, que deverá ter o formato constante do ponto 21 do presente anexo.

9. Sem prejuízo das medidas acordadas nos termos do ponto 16, um navio que arvore o pavilhão de uma Parte Contratante e se encontre a pescar atum ou espécies afins na área da Convenção fora das águas sob jurisdição nacional deve parar quando receber o sinal apropriado do código internacional dos sinais da parte de um navio que arvore o galhardete da ICCAT descrito no ponto 7 com um inspetor a bordo, exceto se estiver envolvido em operações de pesca, caso em que deve parar imediatamente após ter terminado essas operações. O capitão do navio deve permitir à equipa de inspeção, como especificado no ponto 10, a subida a bordo, providenciando uma escada de portaló. O capitão deve permitir que a equipa de inspeção proceda a qualquer verificação do equipamento, das capturas ou artes de pesca e de qualquer documentação pertinente que o inspetor considere necessária para confirmar o cumprimento das recomendações da Comissão da ICCAT em vigor no que se refere ao Estado de pavilhão do navio inspecionado. Além disso, o inspetor pode solicitar todas as explicações consideradas necessárias.

10. A dimensão da equipa de inspeção deve ser determinada pelo comandante do navio de inspeção, tendo em conta as circunstâncias pertinentes. A equipa de inspeção deve ser tão reduzida quanto possível, de modo a cumprir as tarefas estabelecidas no presente anexo de forma segura e protegida.

11. Ao embarcar no navio, o inspetor deve apresentar o documento de identificação descrito no ponto 8. O inspetor deve observar as regras, os procedimentos e as práticas internacionais geralmente aceites em matéria de segurança do navio inspecionado e da tripulação, perturbar o menos possível as operações de pesca ou estiva do produto e, na medida do possível, abster-se de tomar qualquer medida prejudicial para a qualidade das capturas a bordo.

    Cada inspetor deve limitar as suas questões ao necessário para verificação dos factos relacionados com o cumprimento das recomendações da Comissão da ICCAT em vigor no que se refere ao Estado de pavilhão do navio em causa. No exercício de uma inspeção, o inspetor pode pedir ao capitão do navio de pesca toda a assistência necessária. O inspetor deve elaborar um relatório da sua inspeção, utilizando um formulário aprovado pela Comissão da ICCAT. O inspetor deve assinar o relatório na presença do capitão do navio, que tem o direito de acrescentar ou de mandar acrescentar ao relatório qualquer comentário que considere adequado, devendo assinar esses comentários.

12. Uma cópia do relatório deve ser fornecida ao capitão do navio e ao Governo da equipa de inspeção, que por sua vez envia cópias às autoridades competentes do Estado de pavilhão do navio inspecionado e à Comissão da ICCAT. Sempre que constate uma infração às recomendações da ICCAT, o inspetor deve igualmente informar, se possível, qualquer navio de inspeção do Estado de pavilhão do navio de pesca cuja presença nas proximidades seja conhecida.

13. A resistência a um inspetor ou o incumprimento das suas instruções é tratada pelo Estado de pavilhão do navio inspecionado como seria tratado o mesmo comportamento relativamente a um inspetor nacional.

14. O inspetor deve desempenhar as suas funções ao abrigo das presentes disposições em conformidade com as regras definidas pelo presente regulamento, mas estará sob controlo operacional das suas autoridades nacionais respetivas, perante as quais é responsável.

15. As Partes Contratantes devem examinar e dar seguimento aos relatórios de inspeção, às fichas de informação de avistamento em conformidade com a Recomendação 94-09 e às declarações resultantes das inspeções documentais de inspetores estrangeiros elaborados de acordo com as presentes disposições em conformidade com a respetiva legislação nacional, como se se tratasse de relatórios dos seus próprios inspetores. As disposições do presente ponto não impõem qualquer obrigação a uma Parte Contratante no sentido de que atribua ao relatório de um inspetor estrangeiro um valor de prova superior ao que o mesmo teria no próprio país do inspetor. As Partes Contratantes devem colaborar a fim de facilitar os processos judiciais ou outros que possam decorrer do relatório elaborado por um inspetor nos termos das presentes disposições.

16. a) As Partes Contratantes devem informar a Comissão da ICCAT, até 15 de fevereiro de cada ano, dos seus planos previsionais para a realização de atividades de inspeção no âmbito do presente regulamento nesse ano, podendo a Comissão da ICCAT fazer sugestões às Partes Contratantes para a coordenação das suas operações nacionais nesse domínio, nomeadamente no que respeita ao número de inspetores e aos navios que os transportam;

    b) As medidas definidas no presente regulamento e os planos de participação são aplicáveis entre as Partes Contratantes, exceto quando exista um acordo diferente entre as mesmas; qualquer acordo dessa natureza deve ser notificado à Comissão da ICCAT. A aplicação do programa é suspensa entre quaisquer duas Partes Contratantes quando uma delas tiver notificado a Comissão da ICCAT nesse sentido, enquanto se aguarda a celebração de um acordo.

17. a) As artes de pesca devem ser inspecionadas em conformidade com a regulamentação em vigor para a subárea na qual tem lugar a inspeção. O inspetor deve especificar a subárea em que a inspeção foi efetuada e descrever todas as infrações constatadas no relatório de inspeção;

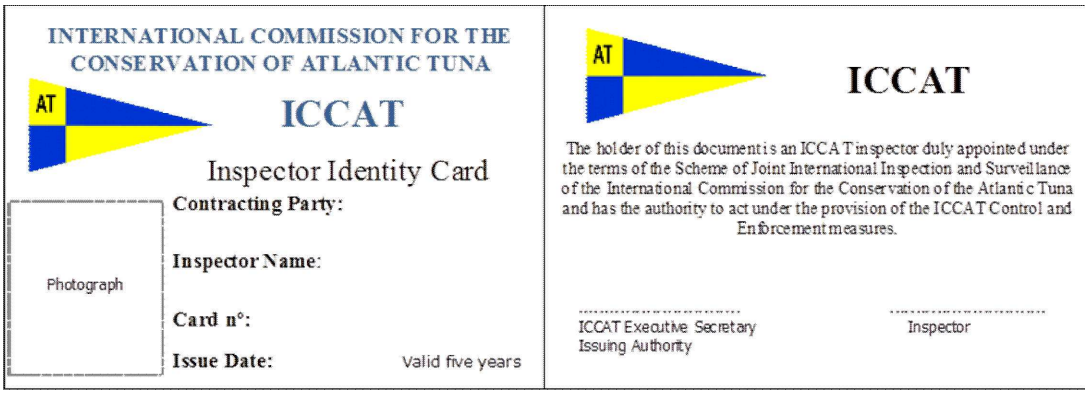
    b) O inspetor tem o direito de inspecionar todas as artes de pesca que estejam a ser utilizadas ou presentes a bordo.

18. O inspetor deve apor uma marca de identificação aprovada pela Comissão da ICCAT em qualquer arte de pesca inspecionada que pareça estar em infração das recomendações da ICCAT em vigor em relação ao Estado de pavilhão do navio em causa e registar esse facto no relatório de inspeção.

19. O inspetor pode fotografar as artes, equipamento, documentação e qualquer outro elemento que considere necessário de modo a revelar as características que, na sua opinião, não são conformes com a regulamentação em vigor, devendo, nesse caso, os elementos fotografados ser enumerados no relatório e serem anexadas cópias das fotografias à cópia do relatório enviada ao Estado de pavilhão.

20. O inspetor deve inspecionar, se necessário, todas as capturas a bordo, a fim de determinar a conformidade com as recomendações da ICCAT.

21. O modelo para o cartão de identificação dos inspetores é o seguinte:



*ANEXO IX*

**Normas mínimas respeitantes aos procedimentos para a gravação vídeo**

**Operações de transferência**

1. O dispositivo eletrónico de armazenamento que contém o registo vídeo original deve ser transmitido, o mais rapidamente possível após o termo da operação de transferência, ao observador regional da ICCAT, que deve imediatamente apor a sua rubrica a fim de impedir manipulações.

2. A gravação original deve ser mantida, consoante o caso, a bordo do navio de captura ou na posse do operador da armação ou da exploração, durante todo o período da autorização.

3. Devem ser realizadas duas cópias idênticas do registo vídeo. Uma delas deve ser transmitida ao observador regional da ICCAT a bordo do cercador com rede de cerco com retenida e outra ao observador nacional a bordo do rebocador, devendo esta acompanhar a declaração de transferência e as capturas associadas a que diz respeito. Esse procedimento só deve ser aplicado aos observadores nacionais em caso de transferências entre rebocadores.

4. No início e/ou no fim de cada vídeo, deve ser indicado o número da declaração de transferência ICCAT.

5. A hora e a data do vídeo devem ser visíveis em permanência em cada registo vídeo.

6. O vídeo deve incluir, antes do início da transferência, a abertura e o encerramento da rede/porta e as imagens devem mostrar se as jaulas de destino e de origem já continham atum-rabilho.

7. O processo de gravação vídeo deve ser contínuo sem quaisquer interrupções e cortes e cobrir toda a operação de transferência.

8. O registo vídeo deve ser de qualidade suficiente para estimar o número de atuns-rabilho transferidos.

9. Se o registo vídeo não tiver a qualidade suficiente para estimar o número de atuns-rabilho transferidos, as autoridades de controlo devem exigir a realização de uma nova transferência. A nova transferência deve consistir na passagem de todo o atum-rabilho da jaula de destino para outra jaula, que deve estar vazia.

**Operações de enjaulamento**

1. O dispositivo eletrónico de armazenamento que contém o registo vídeo original deve ser transmitido, o mais rapidamente possível após o termo da operação de enjaulamento, ao observador regional da ICCAT, que deve imediatamente apor a sua rubrica a fim de impedir manipulações.

2. A gravação original deve ser mantida na posse da exploração, se for caso disso, durante todo o período da autorização.

3. Devem ser realizadas duas cópias idênticas do registo vídeo. Uma delas deve ser transmitida ao observador regional da ICCAT presente na exploração.

4. No início e/ou no fim de cada vídeo, deve ser indicado o número da declaração de enjaulamento ICCAT.

5. A hora e a data do vídeo devem ser visíveis em permanência em cada registo vídeo.

6. O vídeo deve incluir, antes do início do enjaulamento, a abertura e o encerramento da rede/porta e mostrar se as jaulas de destino e de origem já continham atum-rabilho.

7. O processo de gravação vídeo deve ser contínuo sem quaisquer interrupções e cortes e cobrir toda a operação de enjaulamento.

8. O registo vídeo deve ser de qualidade suficiente para estimar o número de atuns-rabilho transferidos.

9. Se o registo vídeo não tiver a qualidade suficiente para estimar o número de atuns-rabilho transferidos, as autoridades de controlo devem exigir a realização de uma nova operação de enjaulamento. A nova operação de enjaulamento deve consistir na passagem de todo o atum-rabilho da jaula de destino da exploração para outra jaula da exploração, que deve estar vazia.

*ANEXO X*

**Normas e procedimentos para os programas e para as obrigações de comunicação referidos no artigo 46.º, n.ºs 2 a 7, e no artigo 47.º, n.º 1**

A. **Utilização de sistemas de câmaras estereoscópicas**

A utilização de sistemas de câmaras estereoscópicas no quadro de operações de enjaulamento, exigida pelo artigo 46.º do presente regulamento, deve ser realizada em conformidade com as seguintes disposições:

1. A intensidade da amostragem de peixes vivos não pode ser inferior a 20 % da quantidade de peixes enjaulados. Sempre que for tecnicamente possível, a amostragem de peixes vivos deve ser sequencial, medindo um em cada cinco exemplares; a referida amostra deve ser composta por peixes medidos a uma distância de 2 a 8 metros da câmara.

2. A dimensão da porta de transferência que liga a jaula de origem e a jaula de destino não pode exceder 10 metros de largura e 10 metros de altura.

3. Caso as medidas do comprimento dos peixes apresentem uma distribuição multimodal (duas ou mais coortes de diferentes tamanhos), deve ser possível utilizar mais do que um algoritmo de conversão para a mesma operação de enjaulamento; os algoritmos mais recentes fixados pelo SCRS são utilizados para converter o comprimento à furca em peso total, em função da categoria de tamanho dos peixes medidos durante a operação de enjaulamento.

4. A validação das medições estereoscópicas de comprimento deve ser realizada antes de cada operação de enjaulamento utilizando uma barra de escala a uma distância de 2 a 8 metros.

5. Quando os resultados do programa estereoscópico forem comunicados, convém indicar a margem de erro inerente às especificações técnicas do sistema de câmara estereoscópica, que não pode ser superior a ± 5 %.

6. O relatório sobre os resultados do programa estereoscópico deve incluir informações sobre todas as especificações técnicas acima referidas, incluindo a intensidade da amostragem, o método da amostragem, a distância em relação à câmara, as dimensões da porta de transferência e os algoritmos (relação comprimento-peso). O SCRS deve examinar essas especificações e, se for caso disso, emitir recomendações para as alterar.

7. Caso as imagens da câmara estereoscópica não tenham a qualidade suficiente para estimar o peso de atum-rabilho objeto do enjaulamento, as autoridades do Estado-Membro do navio de captura, da armação ou da exploração devem ordenar uma nova operação de enjaulamento.

B. **Apresentação e utilização dos resultados dos programas**

1. As decisões relativas às diferenças entre a declaração das capturas e os resultados do programa do sistema estereoscópico devem ser tomadas ao nível das capturas totais da armação ou da OCP, para as capturas da armação e OCP destinadas a uma exploração que envolvam uma única PCC e/ou um único Estado-Membro. A decisão relativa às diferenças entre a declaração das capturas e os resultados do programa do sistema estereoscópico deve ser tomada ao nível das operações de enjaulamento para as OCP que envolvam mais de uma PCC e/ou mais de um Estado-Membro, salvo acordo em contrário entre todas as autoridades das PCC e/ou dos Estados-Membros de pavilhão dos navios de captura que participam na OCP.

2. O Estado-Membro responsável pela exploração deve apresentar um relatório ao Estado-Membro ou PCC responsável pelo navio de captura ou armação e à Comissão, do qual devem constar os seguintes documentos:

   a) O relatório técnico do sistema estereoscópico, com:

      — informações gerais: espécie, local, jaula, data, algoritmo,

      — informações estatísticas relativas ao tamanho: peso e comprimento médios, mínimos e máximos, número de peixes amostrados e distribuição por peso e por tamanho;

   b) Os resultados pormenorizados do programa, com o tamanho e o peso de cada peixe objeto de amostra;

   c) O relatório de enjaulamento, com:

      — informações gerais sobre a operação: número da operação de enjaulamento, nome da exploração, número da jaula, número BCD, número ITD, nome e pavilhão do navio de captura ou armação, nome e pavilhão do rebocador, data da operação controlada pelo sistema estereoscópico e nome do ficheiro vídeo,

— o algoritmo utilizado para converter o comprimento em peso,

— a comparação entre os valores declarados no BCD e os valores detetados pelo sistema estereoscópico, em número de peixes, peso médio e peso total (a fórmula utilizada para calcular a diferença é a seguinte: (sistema estereoscópico-BCD) / sistema estereoscópico* 100),

— margem de erro do sistema,

— para os relatórios de enjaulamento relativos às operações de pesca conjunta / armações, o último deles deve também incluir um resumo de todas as informações dos relatórios de enjaulamento anteriores.

3. Aquando da receção do relatório de enjaulamento, as autoridades do Estado-Membro do navio de captura ou da armação devem tomar todas as medidas necessárias em função das seguintes situações:

a) O peso total declarado pelo navio de captura ou pela armação no BCD está dentro do intervalo dos resultados do sistema estereoscópico:

— não são ordenadas libertações,

— no BCD altera-se o número (utilizando o número de peixes obtido graças ao recurso às câmaras de controlo ou a técnicas alternativas) e o peso médio, mas não o peso total;

b) O peso total declarado pelo navio de captura ou pela armação no BCD é inferior ao valor mais baixo do intervalo dos resultados do sistema estereoscópico:

— é ordenada uma libertação com base no valor mais baixo do intervalo dos resultados do sistema estereoscópico,

— as operações de libertação são efetuadas em conformidade com o procedimento previsto no artigo 34.º, n.º 2, e no anexo XI,

— após a conclusão das operações de libertação, no BCD altera-se o número (utilizando o número de peixes obtido graças ao recurso às câmaras de controlo, do qual se subtrai o número de peixes libertados) e o peso médio, mas não o peso total;

c) O peso total declarado pelo navio de captura ou pela armação no BCD é superior ao valor mais alto do intervalo dos resultados do sistema estereoscópico:

— não são ordenadas libertações,

— no BCD altera-se o peso total (utilizando o valor mais alto do intervalo dos resultados do sistema estereoscópico), o número de peixes (utilizando os resultados das câmaras de controlo) e o peso médio.

4. Em relação a qualquer alteração relevante do BCD, os valores (número e peso) indicados na secção 2 devem ser coerentes com os da secção 6, e os valores constantes das secções 3, 4 e 6 não podem ser superiores aos da secção 2.

5. Em caso de compensação das diferenças detetadas nos relatórios de enjaulamento individuais para todos os enjaulamentos realizados no âmbito de uma operação de pesca conjunta/armação, independentemente da necessidade de uma operação de libertação, todos os BCD pertinentes devem ser alterados com base no valor mais baixo do intervalo dos resultados do sistema estereoscópico. Os BCD relativos às quantidades de atum-rabilho libertadas devem também ser alterados de modo a refletir o peso/número dos peixes libertados. Os BCD relativos ao atum-rabilho não libertado mas para o qual os resultados dos sistemas estereoscópicos ou técnicas alternativas diferem dos volumes declarados como capturados e transferidos devem também ser alterados de modo a refletir essas diferenças.

Os BCD relativos às capturas para as quais foi efetuada uma operação de libertação devem também ser alterados de modo a refletir o peso/número dos peixes libertados.

*ANEXO XI*

**Protocolo de libertação**

1. A libertação no mar de atum-rabilho a partir de jaulas de cultura deve ser registada por câmara de vídeo, na presença de um observador regional da ICCAT, que redige e apresenta um relatório, juntamente com o registo de vídeo, ao Secretariado da ICCAT.

2. Quando tenha sido emitida uma ordem de libertação, o operador da exploração deve pedir o destacamento de um observador regional da ICCAT.

3. A libertação no mar do atum-rabilho a partir de jaulas de transporte ou de armações deve ser efetuada na presença de um observador do Estado-Membro responsável pelo rebocador ou pela armação, que deve elaborar e apresentar um relatório às autoridades de controlo do Estado-Membro responsável.

4. Antes da realização de uma operação de libertação, as autoridades de controlo do Estado-Membro podem ordenar uma transferência de controlo utilizando câmaras convencionais e/ou estereoscópicas para estimar o número e o peso do peixe que deve ser libertado.

5. As autoridades dos Estados-Membros podem aplicar quaisquer outras medidas que considerem necessárias para garantir que as operações de libertação sejam realizadas no momento e no local mais apropriados para aumentar a probabilidade de o peixe voltar à unidade populacional. O operador é responsável pela sobrevivência dos peixes até que a operação de libertação seja concluída. As operações de libertação devem ser realizadas no prazo de três semanas a contar da conclusão das operações de enjaulamento.

6. Após a conclusão das operações de colheita, o pescado mantido numa exploração e não abrangido pelo BCD deve ser libertado em conformidade com os procedimentos previstos no artigo 34.º, n.º 2, e estabelecidos no presente anexo.

*ANEXO XII*

**Tratamento do pescado morto**

Durante as operações de pesca dos cercadores com rede de cerco com retenida, as quantidades de peixes mortos na rede devem ser registadas no diário de bordo do navio de pesca e deduzidas da quota de Estado-Membro em conformidade.

Registo/tratamento do pescado morto durante a primeira transferência

1) O BCD deve ser transmitido ao operador do rebocador com as secções 2 (Capturas totais), 3 (Comércio de peixe vivo) e 4 (Transferência — incluindo pescado «morto») preenchidas.

   As quantidades totais indicadas nas secções 3 e 4 devem ser iguais às indicadas na secção 2. O BCD deve ser acompanhado do original da declaração de transferência ICCAT (ITD), em conformidade com as disposições do presente regulamento. As quantidades indicadas na ITD (transferido vivo) devem ser iguais às quantidades indicadas na secção 3 do BCD associado.

2) Uma cópia do BCD com a secção 8 (Informações relativas ao comércio) deve ser preenchida e entregue ao operador do navio auxiliar que transporte o atum-rabilho morto para terra (ou, em caso de desembarque diretamente em terra, conservada no navio de captura). Os peixes mortos e a cópia do BCD devem ser acompanhados de uma cópia da ITD.

3) As quantidades de peixes mortos devem ser registadas no BCD do navio de captura que efetuou a captura ou, no caso de operações de pesca conjunta, no BCD dos navios de captura ou de um navio nelas participante que arvore outro pavilhão.

*ANEXO XIII*

**Tabela de correspondência**

| Regulamento (CE) n.º 302/2009 | Presente regulamento |
|---|---|
| Artigo 1.º | Artigos 1.º e 2.º |
| Artigo 2.º | Artigo 3.º |
| Artigo 3.º | Artigo 4.º |
| Artigo 4.º, n.º 1 | Artigo 5.º, n.º 1 |
| Artigo 4.º, n.º 2 | Artigo 6.º, n.º 1, alínea a) |
| Artigo 4.º, n.ºs 3 e 5 | Artigo 7.º |
| Artigo 4.º, n.º 4, segundo parágrafo | Artigo 6.º, n.º 1, alínea a), e artigo 6.º, n.º 2 |
| Artigo 4.º, n.º 6, alíneas a), b), e segundo parágrafo | Artigo 54.º |
| Artigo 4.º, n.º 6, terceiro parágrafo | Artigo 20.º, n.º 2 |
| Artigo 4.º, n.ºs 7 a 12 | — |
| Artigo 4.º, n.º 13 | Artigo 5.º, n.º 3 |
| Artigo 4.º, n.º 15 | Artigo 17.º |
| Artigo 5.º, n.º 1 | Artigo 6.º, n.º 1, alínea b) |
| Artigo 5.º, n.ºs 2 a 6 | Artigo 9.º, n.ºs 1 a 6 |
| Artigo 5.º, n.ºs 7 e 8 e n.º 9, primeiro parágrafo | — |
| Artigo 5.º, n.º 9, segundo parágrafo | Artigo 6.º, n.º 2 |
| Artigo 6.º | Artigo 10.º |
| Artigo 7.º | Artigos 11.º e 12.º |
| Artigo 8.º | Artigo 17.º |
| Artigo 9.º, n.ºs 1 e 2 | Artigo 14.º, n.ºs 1 e 2 |
| Artigo 9.º, n.ºs 3, 4, 5 e 7 a 10 | Anexo I |
| Artigo 9.º, n.º 6 | — |
| Artigo 9.º, n.º 11 | Artigo 14.º, n.º 3 |
| Artigo 9.º, n.ºs 12 a 15 | Artigo 15.º |
| Artigo 10.º | — |
| Artigo 11.º | Artigo 16.º, n.ºs 2, 3 e 5 |
| Artigo 12.º, n.ºs 1 a 4 | Artigo 19.º |
| Artigo 12.º, n.º 5 | — |
| Artigo 13.º, n.ºs 1, 2 e 3 | Artigo 19.º |
| Artigo 13.º, n.º 4 | — |
| Artigo 14.º, n.ºs 1, 2, 3 e 5 | Artigo 20.º |
| Artigo 14.º, n.º 4 | Artigo 22.º, n.º 1 |
| Artigo 15.º | Artigo 23.º |
| Artigo 16.º | Artigo 29.º, n.ºs 1, 3 e 4 |
| Artigo 17.º | Artigo 30.º |

| Regulamento (CE) n.º 302/2009 | Presente regulamento |
|---|---|
| Artigo 18.º, n.º 1 | Artigo 25.º |
| Artigo 18.º, n.º 2 | Anexo II |
| Artigo 19.º | Artigo 24.º, n.os 1, 2 e 3 |
| Artigo 20.º, n.os 1 e 2 | Artigo 26.º, n.os 1, 2 e 3 |
| Artigo 20.º, n.os 3 e 4 | Artigo 27.º |
| Artigo 21.º | Artigo 31.º, n.os 1 a 4 e 6 |
| Artigo 22.º, n.º 1 e n.º 2, primeiro parágrafo | Artigo 33.º, n.os 1, 3 e 5 |
| Artigo 22.º, n.º 2, segundo parágrafo | Artigo 34.º, n.º 1 |
| Artigo 22.º, n.º 3 | Artigo 34.º, n.º 2 |
| Artigo 22.º, n.º 4 | Artigo 38.º, n.os 1, 2 e 3 |
| Artigo 22.º, n.º 5 | Anexo II |
| Artigo 22.º, n.º 6 | Artigo 33.º, n.º 6 |
| Artigo 22.º, n.º 7 | Artigo 35.º, n.º 1, e anexo IX |
| Artigo 22.º, n.º 8 e n.º 9, primeiro parágrafo | Artigo 36.º |
| Artigo 22.º, n.º 9, segundo parágrafo | — |
| Artigo 22.º, n.º 10 | Artigo 39.º |
| Artigo 23.º | Artigo 32.º |
| Artigo 24.º, n.º 1 | Artigo 47.º, n.º 1 |
| Artigo 24.º, n.os 2, 4 e 6 | Artigo 40.º, n.os 2 a 5 |
| Artigo 24.º, n.º 3 | Artigo 41.º, n.os 1 e 2 |
| Artigo 24.º, n.º 5 | Artigo 42.º |
| Artigo 24.º, n.º 7 | Artigo 44.º, n.º 1, e anexo IX |
| Artigo 24.º, n.º 8, primeiro parágrafo | Artigo 45.º, n. os 1 e 2 |
| Artigo 24.º, n.º 9 | — |
| Artigo 24.º, n.º 10 | Artigo 48.º |
| Artigo 24.ºA | Anexo X |
| Artigo 25.º | Artigo 49.º |
| Artigo 26.º, n.º 1 | Artigo 26.º, n.º 4 |
| Artigo 26.º, n.º 2 | Artigo 27.º, n.º 1 |
| Artigo 26.º, n.º 3 | Artigo 26.º, n.º 5 |
| Artigo 27.º, n.º 1 | Artigo 31.º, n.º 5 |
| Artigo 27.º, n.º 2 | Artigo 41.º |
| Artigo 27.º, n.º 3 | Artigo 3.º, ponto 24 |
| Artigo 28.º | Artigo 55.º |
| Artigo 29.º | Artigo 52.º |
| Artigo 30.º | Artigo 50.º |
| Artigo 31.º, n.º 1, e n.º 2, alíneas a), b), c) e h) | Artigo 51.º, n.os 2 a 6 |
| Artigo 31.º, n.º 2, alíneas d) a g) | Anexo VII |
| Artigo 31.º, n.os 3 e 4 | Anexo VII |

| Regulamento (CE) n.º 302/2009 | Presente regulamento |
|---|---|
| Artigo 32.º | Artigo 35.º, n.os 2, 3 e 4<br>Artigo 44.º, n.os 2, 3 e 4 |
| Artigo 33.º | — |
| Artigo 33.º-A | Artigo 53.º |
| Artigo 34.º | Artigo 56.º |
| Artigo 35.º | — |
| Artigo 36.º | — |
| Artigo 37.º | Artigo 57.º |
| Artigo 38.º | Artigo 58.º |
| Artigo 38.º-A | Artigo 59.º, n.os 1 e 2 |
| Artigo 39.º | Artigo 60.º |
| Artigo 40.º | — |
| Artigo 41.º | Artigo 61.º |

# REGULAMENTO (UE) 2016/1628 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

## de 14 de setembro de 2016

## relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e à homologação de motores de combustão interna para máquinas móveis não rodoviárias, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1024/2012 e (UE) n.º 167/2013 e que altera e revoga a Diretiva 97/68/CE

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ([1]),

Deliberando nos termos do processo legislativo ordinário ([2]),

Considerando o seguinte:

(1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual tem de ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, a Diretiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) estabeleceu medidas destinadas a reduzir a poluição atmosférica provocada pelos motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias. É conveniente prosseguir os esforços de desenvolvimento e funcionamento do mercado interno da União.

(2) O mercado interno deverá basear-se em regras transparentes, simples e coerentes, que garantam segurança e clareza jurídicas, de que possam beneficiar tanto as empresas como os consumidores.

(3) Foi introduzida uma nova abordagem na legislação da União em matéria de homologação de motores com o objetivo de simplificar e acelerar a adoção dessa legislação. De acordo com essa abordagem o legislador estabelece os princípios e regras fundamentais e confere poderes à Comissão para adotar atos delegados e de execução no que diz respeito a aspetos técnicos mais pormenorizados. Por conseguinte, no que se refere aos requisitos essenciais, o presente regulamento deverá estabelecer apenas disposições fundamentais sobre as emissões de gases e partículas poluentes e a homologação de motores de combustão interna para máquinas móveis não rodoviárias e deverá conferir à Comissão poderes para estabelecer as especificações técnicas em atos delegados e de execução.

(4) O Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) estabeleceu um quadro legal para a homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais. Atendendo à semelhança dos domínios e à experiência positiva alcançada com a aplicação do Regulamento (UE) n.º 167/2013, muitos dos direitos e obrigações estabelecidos por esse regulamento deverão ser tomados em consideração no que diz respeito às máquinas móveis não rodoviárias. Contudo, é essencial adotar um conjunto distinto de regras para ter plenamente em conta os requisitos específicos dos motores para máquinas móveis não rodoviárias.

([1]) Parecer do Comité Económico e Social Europeu de 18 de fevereiro de 2015 (ainda não publicado no Jornal Oficial).
([2]) Posição do Parlamento Europeu de 5 de julho de 2016 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 18 de julho de 2016.
([3]) Diretiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1997, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias (JO L 59 de 27.2.1998, p. 1).
([4]) Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais (JO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

(5) A Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) define os requisitos essenciais em matéria de saúde e segurança relacionados com a conceção e o fabrico, a fim de melhorar a segurança das máquinas colocadas no mercado. Contudo, essa diretiva não estabelece requisitos relativos às emissões de gases ou partículas poluentes relativamente a motores para máquinas móveis não rodoviárias. Certas obrigações específicas aplicáveis aos fabricantes de máquinas móveis não rodoviárias deverão, por conseguinte, ser previstas, a fim de assegurar que os motores sejam instalados nessas máquinas de forma que não prejudique o desempenho do motor relativamente às emissões de gases e partículas poluentes. São também necessárias certas obrigações relativas a aspetos dos limites de emissão de gases e partículas poluentes de motores para máquinas móveis não rodoviárias, a fim de assegurar a eficácia dos limites de emissões para os motores previstos no presente regulamento.

(6) O presente regulamento deverá conter requisitos substantivos respeitantes aos limites de emissão e procedimentos de homologação UE de motores para máquinas móveis não rodoviárias. Os principais elementos dos requisitos relevantes do presente regulamento baseiam-se nos resultados da avaliação de impacto de 20 de novembro de 2013 levada a cabo pela Comissão, na qual foram analisadas as diferentes opções mediante a enumeração das potenciais vantagens e desvantagens em termos dos aspetos económicos, ambientais, da segurança e societais, e dos efeitos na saúde. No âmbito dessa análise, foram tidos em consideração os aspetos quantitativo e qualitativo.

(7) Com vista a assegurar o funcionamento do mercado interno, o presente regulamento deverá estabelecer regras harmonizadas para a homologação UE de motores para máquinas móveis não rodoviárias. Para o efeito, deverão ser fixados e aplicados novos limites de emissão aos motores para máquinas móveis não rodoviárias, bem como para máquinas agrícolas e florestais, por forma a refletir o progresso tecnológico e garantir a convergência com as políticas da União no setor rodoviário. Esses novos limites de emissão deverão ser fixados com vista a alcançar os objetivos da União em matéria de qualidade do ar e a reduzir as emissões provenientes de máquinas móveis não rodoviárias e dos tratores agrícolas e florestais, diminuindo assim a proporção das emissões de máquinas móveis não rodoviárias em relação às de veículos rodoviários. Assim, o âmbito de aplicação da legislação da União neste domínio deverá ser alargado, tendo em vista melhorar a harmonização do mercado a nível da União e a nível internacional e minimizar os riscos de distorções do mercado e de efeitos negativos na saúde.

(8) Além do alargamento do âmbito de aplicação da legislação da União no domínio da harmonização do mercado, minimizando em simultâneo o risco de distorções do mesmo, o presente regulamento visa simplificar o quadro jurídico em vigor, incluindo através da introdução de medidas para simplificar os procedimentos administrativos, e melhorar as condições gerais de aplicação da referida legislação, em especial através do reforço das regras de fiscalização do mercado.

(9) O Livro Branco da Comissão, de 28 de março de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», sublinha o papel especial do transporte ferroviário e fluvial na consecução dos objetivos climáticos. Atendendo a que a evolução desses modos de transporte não é favorável em comparação com a registada noutros setores em relação à melhoria da qualidade do ar, a Comissão e as autoridades dos Estados-Membros deverão proporcionar, nas suas esferas de competência, diferentes formas de incentivo à inovação em matéria de tecnologia de emissões, para que o contínuo aumento do transporte de mercadorias por vias férrea e fluvial seja igualmente acompanhado de uma melhoria da qualidade do ar na Europa.

(10) Os requisitos relativos aos motores para máquinas móveis não rodoviárias deverão respeitar os princípios definidos na Comunicação da Comissão de 5 de junho de 2002, intitulada Plano de Ação «Simplificar e melhorar o ambiente regulador».

(11) O sétimo programa geral de ação da União em matéria de ambiente, adotado pela Decisão n.º 1386/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]), relembra que a União acordou em alcançar níveis de qualidade do ar que não originem impactos negativos nem riscos significativos para a saúde humana e o ambiente. A legislação da União estabeleceu limites de emissão apropriados em matéria de qualidade do ar ambiente para a proteção da

([1]) Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas e que altera a Diretiva 95/16/CE (JO L 157 de 9.6.2006, p. 24).

([2]) Decisão n.º 1386/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a um programa geral de ação da União para 2020 em matéria de ambiente «Viver bem, dentro dos limites do nosso planeta» (JO L 354 de 28.12.2013, p. 171).

saúde humana e, em particular, das pessoas sensíveis, bem como limites máximos das emissões a nível nacional ([1]). Na sequência da sua Comunicação de 4 de maio de 2001, que estabeleceu o «Programa Ar Limpo para a Europa», a Comissão adotou em 21 de setembro de 2005 outra Comunicação intitulada «Estratégia temática no domínio da poluição atmosférica». Entre as conclusões da referida estratégia temática figura a necessidade de novas reduções das emissões procedentes dos setores dos transportes (aéreos, marítimos e rodoviários), domésticos e da energia, da agricultura e da indústria para se atingirem os objetivos da União em matéria de qualidade do ar. Neste contexto, a questão da redução das emissões de motores para máquinas móveis não rodoviárias deverá ser abordada como parte de uma estratégia global. Os novos limites de emissão, referidos como «fase V», são uma das medidas concebidas para reduzir as atuais emissões de poluentes atmosféricos de motores em serviço, tais como partículas poluentes, e precursores do ozono, como os óxidos de azoto ($NO_x$) e os hidrocarbonetos.

(12) Em 12 de junho de 2012, a Organização Mundial de Saúde, através do seu Centro Internacional de Investigação do Cancro, reclassificou as emissões dos gases de escape dos motores diesel como «cancerígenas para o ser humano» (grupo 1), com base em provas suficientes de que a exposição está associada a um risco acrescido de cancro do pulmão.

(13) A fim de melhorar a qualidade do ar da União e de alcançar os seus objetivos quanto à proteção do ar de forma sustentável entre o momento presente e 2020 e além desta data, é necessário um esforço contínuo de redução das emissões de diversos tipos de motores. Assim sendo, deverão ser facultadas aos fabricantes com antecedência informações claras e exaustivas sobre os futuros valores-limite de emissão, e deverá ser concedido um prazo adequado para o seu cumprimento e para o desenvolvimento da tecnologia necessária.

(14) Ao fixar limites de emissão, é importante ter em conta as repercussões para a competitividade dos mercados e dos fabricantes, os custos diretos e indiretos impostos às empresas e os benefícios decorrentes em termos de incentivo à inovação, de melhoria da qualidade do ar, de redução das despesas com a saúde e de aumento da esperança de vida.

(15) A redução das emissões dos motores de forma sustentável exige a intensificação constante da cooperação direta entre os fabricantes e empresas associadas, por um lado, e as instituições de investigação científica reconhecidas, por outro. Esta cooperação desempenha um papel importante no desenvolvimento de novos produtos e tecnologias que contribuem positivamente para a melhoria da qualidade do ar.

(16) As emissões provenientes dos motores para máquinas móveis não rodoviárias constituem uma proporção significativa das emissões totais de determinados poluentes atmosféricos nocivos resultantes da atividade humana. Os motores responsáveis por uma parte considerável da poluição atmosférica por $NO_x$ e partículas deverão estar sujeitos às novas regras sobre os limites de emissão.

(17) A fim de garantir o melhor nível possível de proteção das pessoas que trabalham na proximidade de máquinas e de manter num nível tão baixo quanto possível a exposição acumulada a que estão sujeitas as pessoas que trabalham na proximidade de várias máquinas e equipamentos móveis, deverá ser utilizada a tecnologia atualmente disponível para minimizar as emissões.

(18) A Comissão deverá continuar a analisar as emissões até agora não regulamentadas que têm origem na utilização generalizada de novas formulações de combustíveis, de novas tecnologias de motores e de novos sistemas de controlo de emissões. Se for caso disso, a Comissão deverá apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de regulamentação dessas emissões.

(19) É necessário incentivar a introdução de motores movidos a combustíveis alternativos, que possam gerar baixas emissões de $NO_x$ e de partículas poluentes. Por conseguinte, os valores-limite para os hidrocarbonetos totais deverão ser adaptados, a fim de ter em conta as emissões de hidrocarbonetos não metânicos e de metano.

(20) O presente regulamento não prejudica o direito de os Estados-Membros adotarem, de acordo com os Tratados, os requisitos que considerarem necessários para garantir a proteção do público e dos trabalhadores sempre que sejam utilizadas máquinas móveis não rodoviárias referidas no presente regulamento, desde que tal não afete a colocação no mercado de motores para essas máquinas.

([1]) Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de julho de 2002, que estabelece o sexto programa comunitário de ação em matéria de ambiente (JO L 242 de 10.9.2002, p. 1); Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa (JO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

(21) A fim de garantir a regulação das emissões de partículas poluentes ultrafinas (com uma dimensão máxima de 0,1 μm), deverão ser conferidos à Comissão poderes para adotar uma abordagem baseada no número de partículas poluentes emitidas, em complemento da abordagem atualmente utilizada, baseada na respetiva massa. A abordagem baseada no número deverá fundamentar-se nos resultados do Programa de Medição de Partículas da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e deverá ser consentânea com os ambiciosos objetivos ambientais existentes.

(22) A fim de atingir esses objetivos ambientais, é conveniente que os limites para o número de partículas fixados no presente regulamento sejam suscetíveis de corresponder aos melhores desempenhos atualmente alcançados com filtros de partículas que usem a melhor tecnologia disponível.

(23) Dada a longa vida útil das máquinas móveis não rodoviárias, convém ponderar o recondicionamento dos motores já em serviço. Esse recondicionamento deverá nomeadamente visar zonas urbanas densamente povoadas como meio de ajudar os Estados-Membros a cumprir a legislação da União em matéria de qualidade do ar. Para assegurar um nível de recondicionamento comparável e ambicioso, os Estados-Membros deverão ter em conta os princípios do Regulamento n.º 132 da UNECE.

(24) Se adequado e caso as tecnologias estejam interligadas, deverão ser procuradas sinergias entre a redução das emissões de gases e de partículas poluentes dos motores para máquinas móveis não rodoviárias e os limites de emissão aplicados aos veículos pesados. Esta medida poderá ajudar a melhorar as economias de escala e a qualidade do ar.

(25) A Comissão deverá adotar ciclos de ensaio harmonizados a nível mundial nos procedimentos de ensaio que constituem a base da legislação para a homologação UE no que respeita a emissões. Deverá ser igualmente considerada a aplicação de sistemas portáteis de medição de emissões para monitorizar as emissões reais dos motores em serviço.

(26) A fim de responder ao problema das emissões reais dos motores em serviço e de preparar o processo de conformidade em serviço, deverá ser adotada, num prazo adequado, uma metodologia de ensaio para monitorizar o cumprimento dos requisitos de desempenho em matéria de emissões com base na utilização de sistemas portáteis de medição de emissões.

(27) A fim de assegurar o cumprimento dos limites fixados para as emissões de poluentes, é fundamental que o sistema de pós-tratamento dos gases de escape, em especial no caso dos $NO_x$, funcione devidamente. Neste contexto, deverão ser introduzidas medidas destinadas a assegurar o funcionamento adequado de sistemas de pós-tratamento dos gases de escape baseados na utilização de reagentes consumíveis ou não recuperáveis.

(28) As bombas portáteis de combate a incêndios são essenciais em determinadas situações de emergência em que não existe abastecimento de água canalizada. A instalação de sistemas de pós-tratamento dos gases de escape nos motores deste tipo de máquinas implica, contudo, o aumento do respetivo peso e das temperaturas de funcionamento de tal modo que se tornariam perigosas para o operador e seriam impossíveis de transportar à mão. Por conseguinte, as bombas portáteis de combate a incêndios deverão ser excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento.

(29) As modificações dos motores, por exemplo, a desativação do sistema de pós-tratamento dos gases de escape ou o aumento da potência, podem ter consequências graves para o desempenho em termos de emissões e para a durabilidade do motor. Por conseguinte, as pessoas coletivas que procedam a modificações dessa natureza deverão ser responsáveis por assegurar o cumprimento dos limites de emissão aplicáveis.

(30) Os motores que são abrangidos pelas novas regras em matéria de limites de emissão e pelos procedimentos de homologação UE previstos no presente regulamento, e que os cumprem, deverão poder ser colocados no mercado dos Estados-Membros. Tais motores não deverão ser sujeitos a quaisquer outros requisitos nacionais de emissões no que diz respeito à sua colocação no mercado. Tal não deverá prejudicar o direito de os Estados-Membros encorajarem ou limitarem a utilização dos motores já colocados no mercado, desde que os critérios aplicados não sejam discriminatórios e sejam objetivamente justificados. Os Estados-Membros que concedem a homologação UE deverão tomar medidas de verificação para assegurar que os motores produzidos no âmbito dos procedimentos de homologação UE possam ser identificados.

(31) Os motores destinados à exportação e utilização pelas forças armadas não deverão estar sujeitos aos limites de emissão previstos no presente regulamento. Contudo, a fim de distinguir esses motores dos motores sujeitos aos limites de emissão, deverá ser obrigatória a aposição de marcações em determinados casos.

(32) A fim de ter em conta os condicionalismos logísticos da oferta e permitir o fluxo de produção «mesmo a tempo» e a fim de evitar custos e encargos administrativos desnecessários, os fabricantes deverão poder fornecer, com o consentimento do fabricante de equipamento de origem (OEM), um motor separadamente do seu sistema de pós-tratamento dos gases de escape.

(33) Algumas máquinas móveis não rodoviárias operam em condições extremas que envolvem riscos para a vida ou para a saúde, ou estão sujeitas a requisitos técnicos muito complexos. Tendo em conta estas circunstâncias específicas e atendendo ao número relativamente pequeno de motores para essas máquinas móveis não rodoviárias, deverão ser previstas determinadas isenções relativamente aos requisitos dos limites de emissão definidos no presente regulamento para os motores a utilizar em atmosferas potencialmente explosivas e em veículos de lançamento de salva-vidas

(34) A fim de permitir que os fabricantes de motores levem a cabo as atividades de ensaios de campo inerentes ao processo de desenvolvimento dos motores, a colocação temporária no mercado de motores que não tenham obtido a homologação UE deverá ser permitida nessa fase. Deverá também ser permitido obter isenções que permitam a colocação temporária no mercado de motores com o objetivo de realizar ensaios de campo de protótipos.

(35) A fim de ter em conta a realização de projetos a longo prazo no setor ferroviário que exigem elevados investimentos, deverá ser prevista uma isenção, em conformidade com a Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), para os motores incluídos em projetos que foram lançados antes da data de aplicação do presente regulamento e que se encontrem numa fase avançada de desenvolvimento.

(36) É essencial que a inovação técnica relativa ao desempenho em termos de emissões dos motores para máquinas móveis não rodoviárias não seja dificultada por requisitos que não sejam previstos nos atuais procedimentos administrativos de homologação. Por conseguinte, é necessário prever determinadas isenções e regras para motores que incorporem novas tecnologias ou novos conceitos.

(37) Os OEM que produzem um número limitado de unidades por ano enfrentam desafios muito difíceis ao redesenharem a sua frota durante o período de transição normal. Esses fabricantes são geralmente pequenas e médias empresas (PME) com uma capacidade de engenharia limitada e que, com frequência, obtêm informações sobre motores de fases futuras mais tarde do que os outros OEM. Este é o caso nomeadamente dos fabricantes de máquinas agrícolas que produzem um número limitado de unidades por ano e que enfrentariam um desafio estrutural considerável ao efetuar a transição para os limites de emissão da fase V. É, por conseguinte, necessário prever regras específicas relativamente a esses caos.

(38) Deverá ser permitida a colocação no mercado de motores destinados a substituir motores já instalados em máquinas móveis não rodoviárias e que cumpram limites de emissão menos estritos do que os previstos no presente regulamento, a fim de permitir que os fabricantes cumpram as suas obrigações em matéria de garantias e assegurar a disponibilidade desses motores no mercado em quantidade suficiente.

(39) De acordo com as estimativas atuais, algumas locomotivas de via larga terão de ser substituídas entre 2016 e 2025. As locomotivas com motores de elevada potência, apropriadas para a rede ferroviária com bitola de 1 520 mm, não se encontram disponíveis no mercado da União. As soluções feitas por medida aumentariam significativamente o custo das novas locomotivas e desencorajariam os operadores ferroviários de renovar as suas frotas. As limitações técnicas e económicas da rede ferroviária com bitola de 1 520 mm deverão ser analisadas nos procedimentos de homologação UE. A fim de facilitar e acelerar a ecologização do setor ferroviário nos Estados-Membros afetados e de promover a utilização da melhor tecnologia atualmente disponível no mercado, deverá ser concedida uma isenção temporária relativamente a certas exigências a essas locomotivas na rede ferroviária. Essa isenção poderá permitir a redução do impacto do tráfego ferroviário no ambiente.

(40) A produção de algodão na União é limitada a muito poucos Estados-Membros. Devido aos elevados custos das novas máquinas de colheita do algodão, e a fim de evitar criar encargos financeiros adicionais para o setor de produção do algodão suscetíveis de comprometer ainda mais a sua viabilidade económica, deverá ser facultado aos operadores o acesso a uma ampla gama de máquinas de colheita do algodão usadas. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de aplicar durante um período limitado o direito nacional aos motores instalados nessas máquinas.

([1]) Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário (JO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

(41) No que diz respeito à fiscalização do mercado, o presente regulamento deverá impor às autoridades nacionais obrigações que sejam mais específicas do que as obrigações correspondentes previstas no Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

(42) A fim de assegurar que o processo de controlo de conformidade da produção, que é um dos elementos fundamentais do sistema de homologação UE, foi aplicado corretamente e funciona adequadamente, os fabricantes deverão ser sujeitos a inspeções regulares por parte da entidade competente designada ou de um serviço técnico com as necessárias qualificações designado para o efeito.

(43) A União é parte contratante no Acordo UNECE relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de ser montados ou utilizados em veículos de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições (a seguir designado por «Acordo de 1958 revisto»). Em consequência, as homologações concedidas ao abrigo dos regulamentos da UNECE, e as respetivas alterações, que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais a União tenha aderido, em aplicação da Decisão 97/836/CE do Conselho ([2]), deverão ser reconhecidas como equivalentes às homologações UE concedidas ao abrigo do presente regulamento. Assim, com vista a assegurar a coerência e o alinhamento entre a legislação da União e da UNECE, deverão ser conferidos à Comissão poderes para adotar atos delegados a fim de determinar quais os regulamentos da UNECE que se devem aplicar às homologações UE.

(44) A fim de complementar o presente regulamento com mais pormenores técnicos, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à monitorização do desempenho em termos de emissões reais, ensaios técnicos e procedimentos de medição, conformidade da produção, entrega separada de sistemas de pós-tratamento dos gases de escape do motor, motores para ensaios de campo, motores para utilização em atmosferas explosivas, equivalência das homologações UE de motores, informações para os OEM e os utilizadores finais, e normas e avaliação de serviços técnicos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor ([3]). Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(45) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]).

(46) Os Estados-Membros deverão estabelecer as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e garantir a sua aplicação. As sanções deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

(47) A fim de ter em conta o progresso técnico em curso e as descobertas mais recentes nos domínios da investigação e da inovação, o potencial de novas reduções das emissões poluentes de motores instalados em máquinas móveis não rodoviárias deverá ser identificado. Essas avaliações deverão centrar-se nas categorias de motores abrangidas pela primeira vez no âmbito de aplicação do presente regulamento e nas categorias cujos valores-limite de emissão permanecem inalterados ao abrigo do presente regulamento.

---

([1]) Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

([2]) Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de novembro de 1997, relativa à adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto») (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

([3]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

([4]) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

(48) Os valores-limite específicos, os procedimentos de ensaio e os requisitos aplicáveis às emissões poluentes previstos no presente regulamento deverão ser igualmente aplicáveis aos motores para tratores agrícolas e florestais abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 167/2013. Dado o efeito combinado do adiamento da fase IV para os tratores agrícolas das categorias T2, T4.1 e C2 e as datas de aplicação da fase V, a fase IV, no que diz respeito à gama de potência 56-130 kW, teria uma duração muito curta. A fim de evitar ineficiências e encargos desnecessários, a data da fase IV da homologação UE obrigatória deverá ser atrasada de um ano e a quantidade em flexibilidade adequadamente aumentada. Além disso, as cláusulas de transição previstas no presente regulamento no que diz respeito aos requisitos de aplicação da fase V deverão ser igualmente aplicáveis aos motores da fase IIIB. O Regulamento (UE) n.º 167/2013 e o Regulamento Delegado (UE) 2015/96 da Comissão ([1]) deverão por conseguinte ser alterados.

(49) No interesse da clareza, da previsibilidade, da racionalidade e da simplificação e a fim de reduzir os encargos dos fabricantes de motores e de máquinas móveis não rodoviárias, o presente regulamento deverá compreender um número limitado de fases de aplicação para a introdução de novos níveis de emissão e procedimentos de homologação UE. A definição atempada dos requisitos é essencial para assegurar que os fabricantes dispõem de tempo suficiente para desenvolver, ensaiar e aplicar soluções técnicas para os motores que produzem em série e para que os fabricantes e as entidades homologadoras instituam os sistemas administrativos necessários.

(50) A Diretiva 97/68/CE foi substancialmente alterada diversas vezes. No interesse da clareza, da previsibilidade, da racionalidade e da simplificação, essa diretiva deverá ser revogada e substituída por um regulamento e por um número limitado de atos delegados e de execução. A adoção de um regulamento assegura que as suas disposições são diretamente aplicáveis nomeadamente a fabricantes, a entidades homologadoras e serviços técnicos e que podem ser alteradas com muito maior rapidez e eficácia, atendendo assim melhor ao progresso técnico.

(51) Por conseguinte, a Diretiva 97/68/CE deverá ser revogada com efeitos a partir de uma data que permita ao setor dispor de tempo suficiente para se adaptar ao presente regulamento e às especificações técnicas e disposições administrativas que serão estabelecidas nos atos delegados e nos atos de execução adotados ao abrigo do presente regulamento.

(52) A Diretiva 97/68/CE não prevê uma derrogação relativamente a motores para máquinas móveis não rodoviárias que sejam utilizadas em atmosferas potencialmente explosivas. A fim de ter em conta os rigorosos requisitos técnicos essenciais para a segurança operacional destes motores, a Diretiva 97/68/CE deverá ser alterada de modo a permitir a aplicação de derrogações para esses motores até que a referida diretiva seja revogada.

(53) O intercâmbio de dados e informações relacionados com a homologação UE necessita de ser reforçado de modo a que o presente regulamento possa ser aplicado com eficácia e rapidez. Por conseguinte, deverá ser solicitado às autoridades nacionais que cooperem eficazmente entre si e com a Comissão, e que troquem dados e informações relativas às homologações UE utilizando o Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), criado pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]). A fim de facilitar a aplicação do presente regulamento, deverá ser criado um módulo do IMI adaptado especificamente para as máquinas móveis não rodoviárias. Os fabricantes e os serviços técnicos deverão também poder utilizar o IMI para trocarem dados e informações sobre motores para máquinas móveis não rodoviárias.

(54) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes aos limites de emissão e aos procedimentos de homologação UE de motores para máquinas móveis não rodoviárias, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos,

([1]) Regulamento Delegado (UE) 2015/96 da Comissão, de 1 de outubro de 2014, que completa o Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, no que respeita aos requisitos de desempenho ambiental e da unidade de propulsão de tratores agrícolas e florestais (JO L 16 de 23.1.2015, p. 1).

([2]) Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno e que revoga a Decisão 2008/49/CE da Comissão («Regulamento IMI») (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

**OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES**

*Artigo 1.º*

**Objeto**

1. O presente regulamento estabelece, para todos os motores referidos no artigo 2.º, n.º 1, limites de emissão aplicáveis aos gases e partículas poluentes, bem como requisitos técnicos e administrativos respeitantes à homologação UE.

O presente regulamento também estabelece determinadas obrigações relativamente a máquinas móveis não rodoviárias nas quais deva ser instalado ou tenha sido instalado um motor referido no artigo 2.º, n.º 1, no que diz respeito aos limites de emissão de gases e partículas poluentes desses motores.

2. O presente regulamento estabelece igualmente os requisitos aplicáveis à fiscalização do mercado de motores referidos no artigo 2.º, n.º 1, instalados ou destinados a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias e que estão sujeitos a homologação UE.

*Artigo 2.º*

**Âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento aplica-se a todos os motores abrangidos pelas categorias enunciadas no artigo 4.º, n.º 1, instalados ou destinados a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias e, no que respeita aos limites de emissão de gases e partículas poluentes desses motores, às referidas máquinas móveis não rodoviárias.

2. O presente regulamento não é aplicável aos motores destinados aos seguintes fins:

a) Propulsão de veículos referidos no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]);

b) Propulsão de tratores agrícolas e florestais, na aceção do artigo 3.º, n.º 8, do Regulamento (UE) n.º 167/2013;

c) Propulsão de veículos referidos no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]);

d) Máquinas estacionárias;

e) Embarcações marítimas que requeiram um certificado válido de navegação ou de segurança marítima;

f) Veículos aquáticos na aceção da Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) e não abrangidas pelo seu âmbito de aplicação;

g) Propulsão ou fins auxiliares de embarcações de navegação interior de potência útil inferior a 19 kW;

h) Embarcações na aceção do artigo 3.º, alínea 1), da Diretiva 2013/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]);

([1]) Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos («Diretiva-Quadro») (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

([2]) Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

([3]) Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE (ver página 118 do presente Jornal Oficial).

([4]) Diretiva 2013/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa às embarcações de recreio e às motas de água e que revoga a Diretiva 94/25/CE (JO L 354 de 28.12.2013, p. 90).

i) Aeronaves na aceção do artigo 2.º, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão ([1]);

j) Veículos de recreio, exceto motas de neve, veículos todo-o-terreno e veículos «lado a lado»;

k) Veículos e máquinas exclusivamente utilizados ou destinados a ser exclusivamente utilizados em competições;

l) Bombas portáteis de combate a incêndios na aceção da norma europeia sobre bombas portáteis de combate a incêndios ([2]) e por esta reguladas;

m) Modelos em escala reduzida ou réplicas em escala reduzida de veículos ou máquinas fabricados, para fins recreativos, a uma escala inferior à do original e que tenham uma potência útil inferior a 19 kW.

*Artigo 3.º*

**Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) «Máquina móvel não rodoviária», qualquer máquina móvel, equipamento transportável ou veículo com ou sem carroçaria ou rodas, não destinado ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias, e inclui as máquinas instaladas no chassis de veículos destinados ao transporte rodoviário de passageiros ou mercadorias;

2) «Homologação UE», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um tipo de motor ou uma família de motores cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos do presente regulamento;

3) «Gases poluentes», os seguintes poluentes no seu estado gasoso emitidos por um motor: o monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos totais (HC) e os óxidos de azoto ($NO_x$); sendo $NO_x$ o óxido nítrico (NO) e o dióxido de azoto ($NO_2$), expressos como equivalente de $NO_2$;

4) «Partículas» ou «PM», a massa de qualquer material presente no gás emitido por um motor que seja recolhido num meio filtrante especificado após diluição do gás com ar limpo filtrado, de modo a que a temperatura não exceda 325 K (52 °C);

5) «Número de partículas» ou «PN», o número de partículas sólidas com um diâmetro superior a 23 nm emitidas por um motor;

6) «Partículas poluentes», qualquer substância emitida por um motor que seja medida como PM ou PN;

7) «Motor de combustão interna», ou «motor», um conversor de energia, exceto uma turbina a gás, concebido para transformar energia química (*input*) em energia mecânica (*output*) com um processo de combustão interna; inclui, caso estejam instalados, o sistema de controlo das emissões e a interface de comunicação (*hardware* e mensagens) entre a(s) unidade(s) de controlo eletrónico do motor e qualquer outro grupo motopropulsor ou unidade de controlo de uma máquina móvel não rodoviária que seja necessário para respeitar os capítulos II e III;

8) «Tipo de motor», um grupo de motores que não diferem entre si no que respeita às características essenciais;

9) «Família de motores», um conjunto de tipos de motores, agrupados por fabricante, que, pela sua conceção, apresentam características semelhantes em termos de emissões de escape e respeitam os valores-limite de emissão aplicáveis;

10) «Motor precursor», um tipo de motor selecionado de uma família de motores de modo a que as suas características em termos de emissões sejam representativas dessa família de motores;

11) «Motor de substituição», um motor que:

   a) É utilizado exclusivamente para substituir um motor já colocado no mercado e instalado numa máquina móvel não rodoviária; e

   b) Está em conformidade com uma fase de emissões inferior à aplicável na data de substituição do motor;

([1]) Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

([2]) Norma Europeia EN 14466+A1: 2009 (bombas de combate a incêndios — bombas portáteis — requisitos de segurança e desempenho, ensaios).

12) «Motor em serviço», um motor que funciona numa máquina móvel não rodoviária em padrões, condições e cargas de funcionamento normais e que é utilizado para realizar os ensaios de monitorização das emissões referidos no artigo 19.º;

13) «Motor CI» (sigla inglesa de «*compression-ignition*»), um motor que funciona segundo o princípio da ignição por compressão («CI»);

14) «Motor SI» (sigla inglesa de «*spark-ignition*»), um motor que funciona segundo o princípio da ignição comandada («SI»);

15) «Motor portátil de ignição comandada», um motor SI com uma potência de referência inferior a 19 kW e utilizado num equipamento que respeita pelo menos uma das seguintes condições:

a) Ser transportada pelo operador durante a execução das funções a que se destina;

b) Funcionar em posições múltiplas, tais como em posição invertida ou de lado, para executar as funções a que se destina;

c) Ser a sua massa total, incluindo o motor, ser inferior a 20 kg e respeitar pelo menos uma das seguintes condições:

i) o seu operador fornece fisicamente apoio ao equipamento ou, em alternativa, transporta-o durante a execução das funções a que se destina,

ii) o seu operador fornece fisicamente apoio ou controlo de atitude ao equipamento durante a execução das funções a que se destina,

iii) é utilizado num gerador ou numa bomba;

16) «Combustível líquido», um combustível que existe no estado líquido em condições ambientes de referência (298 K, pressão atmosférica absoluta 101,3 kPa);

17) «Combustível gasoso», qualquer combustível que é inteiramente gasoso em condições ambientes de referência (298 K, pressão atmosférica absoluta 101,3 kPa);

18) «Motor bicombustível», um motor concebido para funcionar simultaneamente com combustível líquido e com combustível gasoso, sendo ambos os combustíveis medidos separadamente e podendo a quantidade consumida de um dos combustíveis em relação ao outro variar consoante o funcionamento;

19) «Motor monocombustível», um motor que não é um motor bicombustível;

20) «GER» (razão da energia do gás — sigla inglesa de «*Gas Energy Ratio*»), no caso de um motor bicombustível, a razão entre o teor energético do combustível gasoso e o teor energético de ambos os combustíveis; no caso de um motor monocombustível, define-se GER como sendo 1 ou 0, em função do tipo de combustível;

21) «Motor de velocidade constante», um motor cuja homologação UE se limita ao funcionamento a velocidade constante, com exclusão dos motores cujo regulador de velocidade constante é removido ou desativado; pode ser equipado com uma velocidade de marcha lenta sem carga, que pode ser utilizada durante as operações de arranque e de paragem e pode ser equipado com um regulador, que pode ser regulado para uma velocidade alternativa quando o motor está parado;

22) «Motor de velocidade variável», um motor que não é um motor de velocidade constante;

23) «Funcionamento a velocidade constante», o funcionamento de um motor com um regulador que controla automaticamente a solicitação do operador para manter a velocidade do motor, mesmo com variações da carga;

24) «Motor auxiliar», um motor instalado ou destinado a ser instalado numa máquina móvel não rodoviária que não se destina direta ou indiretamente à propulsão;

25) «Potência útil», a potência de motor em kW obtida num banco de ensaio, na extremidade da cambota, ou seu equivalente, medida de acordo com o método de medição da potência dos motores de combustão interna especificado no Regulamento n.º 120 da UNECE, utilizando um combustível de referência ou uma combinação de combustíveis previstos no artigo 25.º, n.º 2;

26) «Potência de referência», a potência útil que é utilizada para determinar os valores-limite de emissão aplicáveis ao motor;

27) «Potência útil nominal», a potência útil de um motor em kW, tal como declarada pelo fabricante, à velocidade nominal;

28) «Potência útil máxima», o valor máximo da potência útil na curva de potência nominal a plena carga para o tipo de motor;

29) «Velocidade nominal», a velocidade máxima a plena carga admitida pelo regulador de um motor, conforme concebida pelo fabricante, ou, na ausência de um regulador, a velocidade a que o motor atinge a potência útil máxima, conforme especificada pelo fabricante;

30) «Data de produção do motor», a data, expressa em mês e ano, em que o motor é submetido ao controlo final, após ter saído da linha de produção, e está pronto para ser entregue ou colocado em *stock*;

31) «Período de transição», os primeiros 24 meses a contar da data prevista no anexo III para a colocação no mercado dos motores da fase V;

32) «Motor de transição», um motor que tem uma data de produção anterior à data fixada no anexo III para a colocação no mercado de motores da fase V e que:

a) Respeita os limites de emissão mais recentes aplicáveis, definidos na legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016; ou

b) Está abrangido por uma gama de potência ou é utilizado ou destinado a ser utilizado numa aplicação que não estava sujeita a limites de emissão de poluentes e a homologação a nível da União em 5 de outubro de 2016;

33) «Data de produção da máquina móvel não rodoviária», o mês e o ano indicado na marcação regulamentar da máquina ou, na ausência de uma marcação regulamentar, o mês e o ano em que a máquina é submetida ao controlo final após ter saído da linha de produção;

34) «Embarcação de navegação interior», um veículo aquático abrangido pelo âmbito da Diretiva (UE) 2016/1629;

35) «Grupo eletrogéneo», uma máquina móvel não rodoviária independente que não faz parte do grupo motopropulsor, principalmente destinada a produzir energia elétrica;

36) «Máquina estacionária», uma máquina que se destina a ficar permanentemente instalada no local em que foi utilizada pela primeira vez e não se destina a ser deslocada, por estrada ou por outro meio, exceto durante a transferência do local de fabrico para o local de primeira instalação;

37) «Permanentemente instalado», aparafusado, ou de outro modo eficazmente fixado de modo a não poder ser removido sem a utilização de ferramentas ou equipamento, a uma fundação ou a um entrave alternativo que obrigue o motor a funcionar num só local de um edifício, estrutura, unidade ou instalação;

38) «Mota de neve», uma máquina automotriz destinada a circular fora de estrada principalmente na neve, acionada por lagartas em contacto com a neve e orientada por um esqui ou esquis em contacto com a neve, com uma massa máxima sem carga, em ordem de marcha, de 454 kg (incluindo equipamento normalizado, fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, e ferramentas, mas excluindo acessórios opcionais e o condutor);

39) «Veículo todo o terreno» ou «VTT», um veículo motorizado, movido por um motor, destinado essencialmente a circular em superfícies não pavimentadas, com quatro ou mais rodas equipadas com pneus de baixa pressão, tendo um selim de montar destinado a ser utilizado apenas pelo condutor ou selim de montar destinado a ser utilizado pelo condutor e um assento para um só passageiro e um guiador para a condução;

40) «Veículo lado a lado» ou «SbS», um veículo automotor, não articulado, controlado por um operador, destinado principalmente a circular em superfícies não pavimentadas, com quatro ou mais rodas, com uma massa mínima sem carga, em ordem de marcha, de 300 kg (incluindo equipamento normalizado, fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível e ferramentas mas excluindo acessórios opcionais e o condutor) e uma velocidade máxima de projeto igual ou superior a 25 km/h; este veículo destina-se ainda a transportar pessoas e/ou mercadorias, e/ou a puxar ou empurrar equipamento, é dirigido por um dispositivo de comando diferente de um guiador, é concebido para fins recreativos ou utilitários e transporta no máximo seis pessoas, incluindo o condutor, sentadas lado a lado em um ou mais assentos que não sejam selins de montar;

41) «Veículo ferroviário», uma máquina móvel não rodoviária que opera exclusivamente nas vias férreas;

42) «Locomotiva», um veículo ferroviário concebido para fornecer, quer diretamente através das suas próprias rodas, quer indiretamente através das rodas de outros veículos ferroviários, a força motriz para a sua própria propulsão e para a propulsão de outros veículos ferroviários concebidos para o transporte de mercadorias, passageiros e outros equipamentos, não sendo ela própria concebida nem destinada a transportar mercadorias ou passageiros (para além dos maquinistas da locomotiva);

43) «Automotora», um veículo ferroviário concebido para fornecer, quer diretamente através das suas próprias rodas, quer indiretamente através das rodas de outros veículos ferroviários, a força motriz para a sua própria propulsão, e que é especificamente concebido para o transporte de mercadorias ou de passageiros, ou de mercadorias e passageiros, e não é uma locomotiva;

44) «Veículo ferroviário auxiliar», um veículo ferroviário que não é uma automotora, nem uma locomotiva, incluindo, embora não se limitando a, um veículo ferroviário concebido especificamente para obras de manutenção ou construção ou operações de elevação associadas à via férrea ou a outras infraestruturas ferroviárias;

45) «Grua móvel», uma grua automotriz com braço que pode deslocar-se em estrada ou fora de estrada ou em ambas, que depende da gravidade para a estabilidade e que opera sobre pneumáticos, lagartas ou outros dispositivos móveis;

46) «Soprador de neve», uma máquina automotriz exclusivamente concebida para limpar a neve de superfícies pavimentadas mediante a recolha de neve e a sua projeção forçada através de um tubo;

47) «Disponibilização no mercado», a oferta de um motor ou de máquinas móveis não rodoviárias para distribuição ou utilização no mercado da União no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;

48) «Colocação no mercado», a primeira disponibilização no mercado da União de um motor ou de máquinas móveis não rodoviárias;

49) «Fabricante», pessoa singular ou coletiva responsável perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação UE e autorização de motores e por assegurar a conformidade da produção de motores, sendo igualmente responsável pelos aspetos da fiscalização do mercado relativamente aos motores produzidos, independentemente de essa pessoa singular ou coletiva estar ou não envolvida diretamente em todas as fases de conceção e construção do motor submetido ao processo de homologação UE;

50) «Mandatário do fabricante» ou «mandatário», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União, devidamente designada por escrito pelo fabricante para o representar junto da entidade homologadora ou da autoridade de fiscalização do mercado e para agir em nome do fabricante no âmbito do presente regulamento;

51) «Importador», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União que coloca no mercado um motor proveniente de um país terceiro, quer o motor esteja ou não já instalado em máquinas móveis não rodoviárias;

52) «Distribuidor», qualquer pessoa singular ou coletiva na cadeia de abastecimento, além do fabricante ou do importador, que disponibiliza um motor no mercado;

53) «Operador económico», designa o fabricante, o mandatário do fabricante, o importador ou o distribuidor;

54) «Fabricante de equipamento de origem» ou «OEM» (sigla inglesa de «*original equipment manufacturer*»), qualquer pessoa singular ou coletiva que fabrica máquinas móveis não rodoviárias;

55) «Entidade homologadora», a autoridade de um Estado-Membro, criada ou nomeada um Estado-Membro, e por este comunicada à Comissão e que tem competência:

a) Em todos os aspetos da homologação UE de um tipo de motor ou uma família de motores;

b) Para o processo de autorização;

c) Para conceder, e se for caso disso, retirar ou recusar a homologação UE e emitir certificados de homologação UE;

d) Para agir como ponto de contacto das entidades homologadoras dos outros Estados-Membros;

e) Para designar os serviços técnicos; e

f) Para garantir que o fabricante cumpre as suas obrigações em matéria de conformidade da produção;

56) «Serviço técnico», uma organização ou um organismo designado pela entidade homologadora como laboratório de ensaios para efetuar ensaios, ou como organismo de avaliação da conformidade, para efetuar a avaliação inicial e outros ensaios ou inspeções em nome da entidade homologadora, ou a própria entidade homologadora no exercício dessas funções;

57) «Fiscalização do mercado», as atividades levadas a cabo e as medidas adotadas pelas autoridades nacionais para assegurar que os motores disponibilizados no mercado cumprem a legislação de harmonização da União aplicável;

58) «Autoridade de fiscalização do mercado», a autoridade competente do Estado-Membro para a fiscalização do mercado no respetivo território;

59) «Autoridade nacional», uma entidade homologadora, ou qualquer outra autoridade envolvida ou responsável, no que respeita a motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias, ou a máquinas móveis não rodoviárias em que estão instalados motores, pela fiscalização do mercado, pelo controlo das fronteiras ou pela colocação no mercado num Estado-Membro;

60) «Utilizador final», qualquer pessoa singular ou coletiva, que não o fabricante, o OEM, o importador ou o distribuidor, que é responsável pelo funcionamento do motor instalado em máquinas móveis não rodoviárias;

61) «Estratégia de controlo das emissões», um elemento ou um conjunto de elementos de conceção incorporado na conceção global de um motor ou de uma máquina móvel não rodoviária em que um motor está instalado, e utilizado para controlar as emissões;

62) «Sistema de controlo das emissões», qualquer dispositivo, sistema ou elemento de conceção que controla ou reduz as emissões;

63) «Estratégia manipuladora», uma estratégia de controlo de emissões que reduz a eficácia do sistema de controlo das emissões em condições de funcionamento do motor e em condições ambiente encontradas durante o funcionamento normal das máquinas ou fora dos procedimentos de ensaio de homologação UE;

64) «Unidade de controlo eletrónico», um dispositivo eletrónico de um motor que faz parte do sistema de controlo das emissões e utiliza dados provenientes de sensores do motor para controlar parâmetros do motor;

65) «Recirculação dos gases de escape» ou «EGR» (sigla inglesa de «*exhaust gas recirculation*»), um dispositivo técnico que faz parte do sistema de controlo das emissões e reduz as emissões, reencaminhando os gases de escape saídos da ou das câmaras de combustão para dentro do motor para serem misturados com o ar de admissão antes ou durante a combustão, com exceção da utilização da regulação das válvulas para aumentar a quantidade de gases de escape residuais na ou nas câmaras de combustão que é misturada com ar de admissão antes ou durante a combustão;

66) «Sistema de pós-tratamento dos gases de escape», um catalisador, um filtro de partículas, um sistema de $NO_x$, um sistema combinado de $NO_x$ com um filtro de partículas, ou qualquer outro dispositivo que reduza as emissões, com exceção da recirculação dos gases de escape e dos turbocompressores, que faça parte do sistema de controlo das emissões mas esteja instalado a jusante das aberturas de escape do motor;

67) «Intervenção abusiva», a desativação, a adaptação ou a modificação do sistema de controlo das emissões, incluindo qualquer software ou outros elementos de controlo lógico desses sistemas, tendo como consequência, voluntária ou não, a deterioração do desempenho do motor em matéria de emissões;

68) «Ciclo de ensaio», uma sequência de pontos de ensaio, com critérios de velocidade e de binário definidos para cada um deles, que, aquando dos ensaios, deve ser realizada com o motor em condições estacionárias ou transitórias;

69) «Ciclo de ensaio em condições estacionárias», um ciclo de ensaio em que a velocidade e o binário do motor são mantidos a um conjunto finito de valores nominais constantes; os ensaios em condições estacionárias são ensaios em modo discreto ou ensaios com rampas de transição;

70) «Ciclo de ensaio em condições transitórias», um ciclo de ensaio com uma sequência de valores normalizados para a velocidade e o binário que sofrem variações segundo a segundo;

71) «Cárter», os espaços fechados, dentro ou fora do motor, ligados ao cárter do óleo por intermédio de condutas internas ou externas, através das quais se podem escapar gases e vapores;

72) «Regeneração», um acontecimento durante o qual os níveis de emissões mudam enquanto o desempenho do sistema de pós-tratamento dos gases de escape é restabelecido de forma programada, e que pode ser classificado como regeneração contínua ou regeneração pouco frequente (periódica);

73) «Período de durabilidade das emissões» ou «EDP» (sigla inglesa de «*emission durability period*»), o número de horas ou, se for caso disso, a distância utilizados para determinar os fatores de deterioração;

74) «Fatores de deterioração», o conjunto de fatores que indicam a relação entre as emissões no início e no final do período de durabilidade das emissões;

75) «Ensaio virtual», simulação em computador, incluindo cálculos, realizada para demonstrar o nível de desempenho de um motor para ajudar a tomar decisões sem que seja necessária a utilização de um motor físico.

*Artigo 4.º*

**Categorias de motores**

1. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as seguintes categorias de motores, subdivididas nas subcategorias previstas no anexo I:

1) «Categoria NRE»:

   a) Motores para máquinas móveis não rodoviárias destinadas e adequadas para se movimentarem ou serem movimentadas, por estrada ou por outra via, que não estão excluídas nos termos do artigo 2.º, n.º 2, e não estão incluídas em qualquer outra categoria definida nos pontos 2 a 10 do presente número,

   b) Motores com uma potência de referência inferior a 560 kW utilizados em vez de motores da fase V das categorias IWP, IWA, RLL ou RLR;

2) «Categoria NRG»: motores com uma potência de referência superior a 560 kW exclusivamente para utilização em grupos eletrogéneos; os motores para grupos eletrogéneos, exceto os que apresentem as características referidas, são incluídos nas categorias NRE ou NRS, em função das suas características;

3) «Categoria NRSh»: motores portáteis de ignição comandada com uma potência de referência inferior a 19 kW exclusivamente para utilização em máquinas portáteis;

4) «Categoria NRS»: motores SI com uma potência de referência inferior a 56 kW e não incluídos na categoria NRSh;

5) «Categoria IWP»:

   a) Motores com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW, exclusivamente para utilização em embarcações de navegação interior, para a sua propulsão direta ou indireta, ou destinados à sua propulsão direta ou indireta;

   b) Motores utilizados em vez de motores da categoria IWA desde que cumpram o disposto no artigo 24.º, n.º 8;

6) «Categoria IWA»: motores auxiliares com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW, exclusivamente para utilização em embarcações de navegação interior;

7) «Categoria RLL»: motores exclusivamente para utilização em locomotivas, para a sua propulsão ou destinados à sua propulsão;

8) «Categoria RLR»:

   a) Motores exclusivamente para utilização em automotoras, para a sua propulsão ou destinados à sua propulsão;

   b) Motores utilizados em vez de motores da fase V da categoria RLL;

9) «Categoria SMB»: motores SI, exclusivamente para utilização em motas de neve; os motores para motas de neve, exceto os motores SI, são incluídos na categoria NRE;

10) «Categoria ATS»: motores SI, exclusivamente para utilização em VTT e SbS; os motores para VTT e SbS, exceto os motores SI, são incluídos na categoria NRE.

2. Um motor de velocidade variável de uma determinada categoria pode ser utilizado em vez de um motor de velocidade constante da mesma categoria.

Os motores de velocidade variável da categoria IWP, utilizados para o funcionamento em velocidade constante, devem ainda cumprir o disposto no artigo 24.º, n.º 7, ou no artigo 24.º, n.º 8, consoante o caso.

3. Os motores para veículos ferroviários auxiliares e os motores auxiliares para automotoras e locomotivas são incluídos nas categorias NRE ou NRS, em função das suas características.

CAPÍTULO II

**OBRIGAÇÕES GERAIS**

*Artigo 5.º*

**Obrigações dos Estados-Membros**

1. Os Estados-Membros criam ou nomeiam as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado nos termos do presente regulamento.

2. Os Estados-Membros notificam a Comissão relativamente à criação e nomeação das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado referidas no n.º 1, incluindo o nome, endereços postal e de correio eletrónico, e domínios de competência. A Comissão publica no seu sítio *web* a lista das entidades homologadoras, bem como os respetivos dados.

3. Os Estados-Membros só autorizam a colocação no mercado de:

a) Motores abrangidos por uma homologação UE válida, concedida nos termos do presente regulamento, independentemente de já estarem instalados em máquinas móveis não rodoviárias; e

b) Máquinas móveis não rodoviárias nas quais estejam instalados motores referidos na alínea a).

4. Os Estados-Membros não podem proibir, restringir ou impedir a colocação no mercado de:

a) Motores, por motivos relacionados com aspetos da sua construção e funcionamento abrangidos pelo presente regulamento, caso esses motores cumpram os requisitos nele previstos;

b) Máquinas móveis não rodoviárias, por motivos relacionados com as emissões de gases e partículas poluentes dos motores instalados nessas máquinas, caso esses motores estejam abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e cumpram os requisitos nele previstos.

5. Os Estados-Membros organizam e procedem à fiscalização do mercado e ao controlo de motores no mercado nos termos do capítulo III do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

*Artigo 6.º*

**Obrigações das entidades homologadoras**

1. As entidades homologadoras asseguram que os fabricantes que apresentam um pedido de homologação UE cumprem o disposto no presente regulamento.

2. As entidades homologadoras só concedem a homologação UE aos tipos de motor ou às famílias de motores que cumprem o disposto no presente regulamento.

3. As entidades homologadoras tornam público, através do IMI, um registo de todos os tipos de motor e famílias de motores para os quais a homologação UE tenha sido concedida, estendida ou retirada, ou em relação aos quais o pedido de homologação UE tenha sido indeferido.

Esse registo deve conter, pelo menos, as seguintes informações:

a) Nome e endereço do fabricante e nome da empresa, caso seja diferente;

b) Nome(s) comercial(ais) ou marca(s), consoante adequado, pertencente(s) ao fabricante;

c) Designação dos tipos de motor abrangidos pela homologação UE do tipo de motor ou, se for caso disso, pela homologação UE da família de motores;

d) Categoria de motor;

e) Número da homologação UE, incluindo o número de eventuais extensões;

f) Data de concessão, da extensão, da recusa ou da retirada da homologação UE; e

g) Conteúdo das secções «Informações gerais sobre o motor» e «Resultado final das emissões» do relatório de ensaio referido no artigo 24.º, n.º 12.

*Artigo 7.º*

**Obrigações das autoridades de fiscalização do mercado**

1. As autoridades de fiscalização do mercado realizam controlos documentais e, se necessário, controlos físicos e laboratoriais de motores, a uma escala adequada e com base em amostras adequadas. Ao fazê-lo, devem ter em conta os princípios estabelecidos de avaliação dos riscos, eventuais reclamações e outras informações relevantes.

2. As autoridades de fiscalização do mercado podem exigir aos operadores económicos a apresentação de documentação e informações que considerem necessárias para o exercício das suas atividades.

*Artigo 8.º*

**Obrigações gerais dos fabricantes**

1. Os fabricantes asseguram que os motores por eles produzidos, ao serem colocados no mercado, foram fabricados e homologados nos termos do presente regulamento.

2. Caso o fabricante altere um motor sujeito a homologação UE de forma a que subsequentemente o motor passe a pertencer a uma categoria ou subcategoria diferente, o fabricante é responsável por assegurar que esse motor cumpre os requisitos aplicáveis a essa categoria ou subcategoria.

Caso uma pessoa coletiva altere um motor de forma a que este deixe de cumprir os limites de emissão que lhe são aplicáveis de acordo com a respetiva categoria ou subcategoria, essa pessoa é considerada responsável por voltar a assegurar o cumprimento desses limites de emissão.

3. Os fabricantes são responsáveis perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação UE e por assegurar a conformidade da produção, independentemente de estarem envolvidos diretamente em todas as fases da construção de um motor.

4. Os fabricantes asseguram a existência de procedimentos para manter a conformidade da produção em série com o tipo homologado e para monitorizar as emissões dos motores em serviço nos termos do artigo 19.º.

As alterações do projeto ou das características de um tipo de motor, bem como as alterações dos requisitos com os quais um tipo de motor é declarado conforme devem ser tidas em conta de acordo com o capítulo VI.

5. Para além da marcação regulamentar referida no artigo 32.º, os fabricantes devem indicar nos motores que tenham fabricado e que coloquem no mercado, ou, se tal não for possível, num documento que acompanhe esses motores, o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto na União.

6. Mediante pedido fundamentado, os fabricantes facultam ao OEM um duplicado da marcação regulamentar referida no artigo 15.º, n.º 4.

7. Os fabricantes asseguram que, enquanto forem responsáveis por um motor, as condições de armazenamento ou transporte não obstam ao cumprimento do disposto no presente capítulo e no capítulo III.

8. Os fabricantes mantêm à disposição das entidades homologadoras o certificado de homologação UE com os respetivos anexos, conforme referido no artigo 23.º, n.º 1, e, se aplicável, uma cópia da declaração de conformidade a que se refere o artigo 31.º, durante um período de dez anos após a colocação do motor no mercado.

9. Mediante pedido fundamentado e através da entidade homologadora, os fabricantes facultam uma cópia do certificado de homologação UE do motor às autoridades nacionais. Essa cópia deve ser elaborada numa língua que possa ser facilmente compreendida pela autoridade nacional que efetua o pedido.

10. Para efeitos da homologação UE de motores, os fabricantes estabelecidos fora do território da União nomeiam um único mandatário estabelecido no território da União para os representar junto da entidade homologadora.

11. Para efeitos de fiscalização do mercado, os fabricantes estabelecidos fora do território da União nomeiam um único mandatário estabelecido no território da União, que pode ser o mandatário mencionado no n.º 10.

*Artigo 9.º*

**Obrigações dos fabricantes relativamente aos motores não conformes**

1. Um fabricante que tenha motivos para crer ou que considere que um dos motores por si produzido e colocado no mercado não está conforme com o presente regulamento procede imediatamente a uma investigação sobre a natureza da presumida não conformidade e a extensão provável da sua ocorrência.

Com base nos resultados da investigação, o fabricante toma medidas corretivas para assegurar que os motores em produção são rapidamente postos em conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados.

O fabricante informa de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação UE da investigação, fornecendo-lhe pormenores, designadamente, sobre a não conformidade e quaisquer medidas corretivas tomadas.

2. Não obstante o disposto no n.º 1, o fabricante não está obrigado a tomar medidas corretivas em relação a um motor que não cumpra o presente regulamento em resultado de modificações que lhes tenham sido introduzidas após ter sido colocado no mercado e que não tenham sido autorizadas pelo fabricante.

*Artigo 10.º*

**Obrigações dos mandatários dos fabricantes no que diz respeito à fiscalização do mercado**

Os mandatários dos fabricantes, para efeitos de fiscalização do mercado, realizam, pelo menos, as seguintes tarefas, que devem ser especificadas no mandato escrito conferido pelo fabricante:

a) Assegurar que o certificado de homologação UE e os respetivos anexos referidos no artigo 23.º, n.º 1, e, se aplicável, uma cópia da declaração de conformidade referida no artigo 31.º podem ser facultados às entidades homologadoras durante um período de dez anos após a colocação do motor no mercado;

b) Facultar à entidade homologadora, mediante pedido fundamentado, toda a informação e documentação necessárias para demonstrar a conformidade da produção de um motor;

c) Cooperar com as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado, a pedido destas, em qualquer medida tomada no âmbito do mandato.

*Artigo 11.º*

**Obrigações gerais dos importadores**

1. Os importadores só podem colocar no mercado motores que tenham obtido a homologação UE.

2. Antes de colocarem no mercado um motor com homologação UE, os importadores asseguram que:

a) O certificado de homologação UE e os respetivos anexos referidos no artigo 23.º, n.º 1, estão disponíveis;

b) O motor ostenta a marcação regulamentar referida no artigo 32.º;

c) O motor cumpre o disposto no artigo 8.º, n.º 5.

3. Durante um período de dez anos após a colocação de um motor no mercado, os importadores mantêm, se for caso disso, um exemplar da declaração de conformidade referida no artigo 31.º à disposição das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado e asseguram que o certificado de homologação UE e os respetivos anexos referidos no artigo 23.º, n.º 1, possam ser facultados a essas autoridades, mediante pedido.

4. Os importadores indicam no motor, ou, se tal não for possível, num documento que acompanhe o motor, o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto.

5. Os importadores asseguram que o motor é acompanhado das informações e instruções referidas no artigo 43.º.

6. Os importadores asseguram que, enquanto forem responsáveis por um motor, as condições de armazenamento ou de transporte não obstam ao cumprimento do disposto no presente capítulo ou no capítulo III.

7. Mediante pedido fundamentado, os importadores facultam às autoridades nacionais todas as informações e documentação necessárias para demonstrar a conformidade de um motor. Essas informações e documentação devem ser fornecidas numa língua que possa ser facilmente compreendida pela autoridade nacional que efetua o pedido.

*Artigo 12.º*

**Obrigações dos importadores relativamente aos motores não conformes**

1. Um importador que tenha motivos para crer ou que considere que um motor não cumpre o disposto no presente regulamento e, nomeadamente, não corresponde à sua homologação UE, não coloca o motor no mercado até que este seja posto em conformidade.

O importador informa desse facto, sem demora indevida, o fabricante e as autoridades de fiscalização do mercado, bem como a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

2. O importador que tenha motivos para crer ou que considere que um motor por si colocado no mercado não cumpre o disposto no presente regulamento procede imediatamente a uma investigação sobre a natureza da presumida não conformidade e a extensão provável da sua ocorrência.

Com base nos resultados da investigação, o importador toma medidas corretivas e informa o fabricante desse facto para assegurar que os motores em produção sejam rapidamente postos em conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados.

*Artigo 13.º*

**Obrigações gerais dos distribuidores**

1. Quando disponibilizam um motor no mercado, os distribuidores agem com a devida diligência em relação aos requisitos do presente regulamento.

2. Antes de disponibilizarem um motor no mercado, os distribuidores verificam que:

a) O fabricante cumpriu o disposto no artigo 8.º, n.º 5;

b) Se aplicável, o importador cumpriu o disposto no artigo 11.º, n.ºs 2 e 4;

c) O motor ostenta a marcação regulamentar referida no artigo 32.º;

d) As informações e as instruções referidas no artigo 43.º estão disponíveis numa língua que possa ser facilmente compreendida pelo OEM.

3. Os distribuidores asseguram que, enquanto forem responsáveis por um motor, as condições de armazenamento ou de transporte não obstam a que esse motor cumpra o disposto no presente capítulo ou no capítulo III.

4. Mediante pedido fundamentado, os distribuidores asseguram que o fabricante fornece à autoridade nacional que efetua o pedido a documentação especificada no artigo 8.º, n.º 8, ou que o importador fornece à autoridade nacional que efetua o pedido a documentação especificada no artigo 11.º, n.º 3.

*Artigo 14.º*

**Obrigações dos distribuidores relativamente aos motores não conformes**

1. O distribuidor que tenha motivos para crer ou que considere que um motor não cumpre o disposto no presente regulamento não coloca o motor no mercado até que este seja posto em conformidade.

2. O distribuidor informa desse facto o fabricante ou o seu mandatário se tiver motivos para crer ou para considerar que um motor por ele colocado no mercado não cumpre o disposto no presente regulamento, a fim de assegurar que sejam tomadas as medidas corretivas necessárias para pôr os motores em produção em conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados nos termos do artigo 9.º ou 12.º.

*Artigo 15.º*

**Obrigações dos OEM relativamente à instalação dos motores**

1. Os OEM instalam os motores com a homologação UE em máquinas móveis não rodoviárias de acordo com as instruções fornecidas pelo fabricante nos termos do artigo 43.º, n.º 2, e de modo que não prejudique o desempenho do motor relativamente às emissões de gases e de partículas poluentes.

2. Se um OEM não seguir as instruções referidas no n.º 1 deste artigo, ou alterar um motor durante a sua instalação numa máquina móvel não rodoviária de forma que prejudique o desempenho do motor relativamente às emissões de gases e partículas poluentes, esse OEM é considerado um fabricante para efeitos do presente regulamento, sendo-lhe nomeadamente aplicáveis as obrigações enunciadas nos artigos 8.º e 9.º.

3. Os OEM instalam motores com homologação UE numa máquina móvel não rodoviária apenas de acordo com os tipos de utilização exclusiva previstos no artigo 4.º.

4. Se a marcação regulamentar do motor referida no artigo 32.º não for visível sem necessidade de remover partes, o OEM afixa de forma visível na máquina móvel não rodoviária um duplicado da marcação a que se refere esse artigo e o ato de execução aplicável, que deve ser fornecido pelo fabricante.

5. Se as máquinas móveis não rodoviárias com um motor de transição instalado forem colocadas no mercado nos termos do artigo 58.º, n.º 5, os OEM indicam a data de produção da máquina móvel não rodoviária como parte da marcação na máquina.

6. Se um fabricante fornecer ao OEM um motor separadamente do seu sistema de pós-tratamento dos gases de escape de acordo com o artigo 34.º, n.º 3, o OEM fornece, se for caso disso, ao fabricante as informações sobre a montagem do motor e do seu sistema de pós-tratamento dos gases de escape.

*Artigo 16.º*

**Aplicação das obrigações dos fabricantes aos importadores e distribuidores**

Um importador ou distribuidor que disponibilize um motor no mercado sob o seu nome ou marca, ou que altere esse motor de modo a que o cumprimento dos requisitos aplicáveis possa ser afetado, é considerado um fabricante para efeitos do presente regulamento, sendo-lhe nomeadamente aplicáveis as obrigações enunciadas nos artigos 8.º e 9.º.

*Artigo 17.º*

**Obrigação de notificação dos operadores económicos e dos OEM**

Se tal lhes for solicitado e durante um período de cinco anos após a data de colocação no mercado, os operadores económicos e os OEM notificam às entidades homologadoras e às autoridades de fiscalização do mercado:

a) Os operadores económicos que lhes tenham fornecido um motor;

b) Os operadores económicos ou, caso seja identificável, os OEM a quem tenham fornecido um motor.

CAPÍTULO III

**REQUISITOS SUBSTANTIVOS**

*Artigo 18.º*

**Requisitos em matéria de emissões de escape para homologação UE**

1. Os fabricantes asseguram que os tipos de motor e as famílias de motores são concebidos, construídos e montados de modo a cumprir os requisitos estabelecidos no capítulo II e no presente capítulo.

2. A partir das datas de colocação de motores no mercado fixadas no anexo III, os tipos de motor e as famílias de motores não podem exceder os valores-limite de emissão de escape referidos como fase V e fixados no anexo II.

Se, de acordo com os parâmetros de definição da família de motores estabelecidos no ato de execução pertinente, uma família de motores abranger mais do que uma gama de potência, o motor precursor (para efeitos de homologação UE) e todos os tipos de motores dentro da mesma família (para efeitos de conformidade da produção) devem, no que respeita às gamas de potência:

a) Respeitar os valores-limite de emissão mais estritos;

b) Ser ensaiados utilizando os ciclos de ensaio que correspondem aos valores-limite de emissão mais estritos;

c) Estar sujeitos às primeiras datas aplicáveis para homologação UE e colocação no mercado enunciadas no anexo III.

3. As emissões de escape de tipos de motor e de famílias de motores são medidas com base nos ciclos de ensaio enunciados no artigo 24.º e nos termos do artigo 25.º.

4. Os tipos de motor e as famílias de motores são concebidos e equipados com estratégias de controlo de emissões de modo a prevenir, na medida do possível, intervenções abusivas. É proibida a utilização de estratégias manipuladoras.

5. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam os pormenores relativos aos parâmetros que devem ser utilizados para a definição dos tipos de motor e das famílias de motores, incluindo os respetivos modos de funcionamento, e os pormenores técnicos para prevenir as intervenções abusivas referidas no n.º 4 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

*Artigo 19.º*

**Monitorização das emissões de motores em serviço**

1. As emissões de gases poluentes de motores pertencentes aos tipos de motor ou às famílias de motores da fase V, homologados nos termos do presente regulamento, são monitorizadas por ensaios de motores em serviço instalados em máquinas móveis não rodoviárias e a funcionar com os seus ciclos de funcionamento normais. Estes ensaios são realizados, sob a responsabilidade do fabricante e em conformidade com os requisitos da entidade homologadora, em motores que tenham sido objeto de uma manutenção correta, em cumprimento das disposições em matéria de seleção de motores, procedimentos de ensaio e comunicação dos resultados para as diferentes categorias de motores.

A Comissão realiza projetos-piloto com vista a desenvolver procedimentos de ensaio adequados para as categorias e subcategorias de motores para as quais não existam tais procedimentos de ensaio.

A Comissão realiza programas de monitorização para todas as categorias de motores, a fim de determinar em que medida as emissões medidas no ciclo de ensaio correspondem às emissões medidas durante o funcionamento efetivo. Estes programas e os seus resultados são apresentados anualmente aos Estados-Membros e subsequentemente comunicados ao público.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º, a fim de completar o presente regulamento com medidas pormenorizadas relativas à seleção de motores, aos procedimentos de ensaio e à comunicação dos resultados a que se refere o n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

CAPÍTULO IV

**PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE**

*Artigo 20.º*

**Pedido de homologação UE**

1. Os fabricantes apresentam um pedido distinto de homologação UE para cada tipo de motor ou família de motores à entidade homologadora de um Estado-Membro, devendo cada pedido ser acompanhado do dossiê de fabrico a que se refere o artigo 21.º. Só deve ser apresentado um pedido para cada tipo de motor ou, se aplicável, família de motores, dirigido a uma única entidade homologadora.

2. Os fabricantes colocam à disposição do serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação UE um motor conforme com as características do tipo de motor, ou, no caso de uma família de motores, do motor precursor descritas no dossiê de fabrico referido no artigo 21.º.

3. No caso de um pedido de homologação UE para uma família de motores, se a entidade homologadora determinar que, no que diz respeito ao motor precursor selecionado referido no n.º 2 do presente artigo, o pedido apresentado não representa integralmente a família de motores descrita no dossiê de fabrico referido no artigo 21.º, os fabricantes devem disponibilizar um motor precursor alternativo e, se necessário, um outro motor precursor que seja considerado representativo da família de motores pela entidade homologadora.

4. No prazo de um mês a contar do início da produção do tipo de motor ou da família de motores homologados, os fabricantes apresentam o plano original para a monitorização dos motores em serviço à entidade homologadora que concedeu a homologação UE para esse tipo de motor, ou, se for caso disso, essa família de motores.

*Artigo 21.º*

**Dossiê de fabrico**

1. O requerente fornece à entidade homologadora um dossiê de fabrico que inclui os seguintes elementos:

a) Uma ficha de informação, incluindo uma lista dos combustíveis de referência e, caso seja pedido pelo fabricante, quaisquer outros combustíveis, misturas de combustíveis ou emulsões de combustíveis especificados a que se refere o artigo 25.º, n.º 2, e descritos nos termos dos atos delegados referidos no artigo 25.º, n.º 4 («ficha de informação»);

b) Todos os dados, desenhos, fotografias e demais informações respeitantes ao tipo de motor ou, se aplicável, ao motor precursor;

c) Todas as informações adicionais requeridas pela entidade homologadora no contexto do procedimento de pedido de homologação UE.

2. O dossiê de fabrico pode ser fornecido em suporte papel ou num suporte eletrónico que seja aceite pelo serviço técnico e pela entidade homologadora.

3. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam modelos para a ficha de informação e para o dossiê de fabrico. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

CAPÍTULO V

**REALIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE**

*Artigo 22.º*

**Disposições gerais**

1. A entidade homologadora que recebe o pedido concede a homologação UE a todos os tipos de motor ou as famílias de motores que cumpram todos os critérios seguintes:

a) As características descritas no dossiê de fabrico;

b) Os requisitos do presente regulamento, nomeadamente as disposições relativas à conformidade da produção referidas no artigo 26.º.

2. Se um motor cumprir os requisitos previstos no presente regulamento, as entidades homologadoras não podem impor quaisquer outros requisitos de homologação UE no que respeita a emissões de escape para máquinas móveis não rodoviárias nas quais esteja instalado um tal motor.

3. Após as datas respeitantes à homologação UE dos motores fixadas no anexo III para cada subcategoria de motor, as entidades homologadoras não podem conceder uma homologação UE a um tipo de motor ou uma família de motores que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

4. Os certificados de homologação UE são numerados segundo um sistema harmonizado a definir pela Comissão.

5. Através do IMI, a entidade homologadora:

a) Disponibiliza às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros uma lista das homologações UE que tenha concedido ou, se aplicável, estendido, no prazo de um mês após a emissão do respetivo certificado de homologação UE;

b) Disponibiliza sem demora às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros uma lista das homologações UE que tenha recusado conceder ou retirado, assim como os motivos da sua decisão;

c) Envia à entidade homologadora de outro Estado-Membro, no prazo de um mês após receção de um pedido dessa entidade homologadora, uma cópia do certificado de homologação UE do tipo de motor ou da família de motores, caso exista, juntamente com o dossiê de homologação referido no n.º 6 para cada tipo de motor ou família de motores que tenha homologado, recusado homologar ou cuja homologação UE tenha retirado;

6. A entidade homologadora elabora um dossiê de homologação, que consiste no dossiê de fabrico, acompanhado do relatório de ensaio e de todos os outros documentos apensos ao dossiê de fabrico pelo serviço técnico ou pela entidade homologadora no desempenho das respetivas funções («dossiê de homologação»).

O dossiê de homologação deve conter um índice do seu conteúdo, devidamente numerado ou marcado por forma a identificar claramente todas as páginas e cada documento deve ser concebido de molde a registar as fases sucessivas de gestão da homologação UE, em particular, as datas das revisões e das atualizações.

A entidade homologadora assegura a disponibilidade das informações contidas no dossiê de homologação durante um período mínimo de 25 anos após o termo da validade da homologação UE em questão.

7. A Comissão pode adotar atos de execução que definam:

a) O método para estabelecer o sistema de numeração harmonizado referido no n.º 4;

b) Os modelos e a estrutura dos dados para o intercâmbio de dados referido no n.º 5.

Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

*Artigo 23.º*

**Disposições especiais relativas ao certificado de homologação UE**

1. O certificado de homologação UE contém os seguintes anexos:

a) O dossiê de homologação;

b) Se for caso disso, os nomes e espécimes das assinaturas das pessoas autorizadas a assinar declarações de conformidade referida no artigo 31.º e uma informação relativa às respetivas funções na empresa.

2. A Comissão elabora um modelo de certificado de homologação UE.

3. No que diz respeito a cada tipo de motor ou família de motores que tenha sido homologado, a entidade homologadora:

a) Preenche todas as rubricas pertinentes do certificado de homologação UE e anexa o relatório de ensaio;

b) Compila o índice do dossiê de homologação;

c) Entrega de imediato ao requerente o certificado preenchido, juntamente com os seus anexos.

4. No caso de uma homologação UE cuja validade tenha sido limitada de acordo com o artigo 35.º ou de um tipo de motor ou de uma família de motores que tenha ficado isento da aplicação de determinados requisitos estabelecidos no presente regulamento, o certificado de homologação UE especifica essas limitações ou isenções.

5. A Comissão pode adotar atos de execução que definam o modelo do certificado de homologação UE referido no n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

*Artigo 24.º*

**Ensaios requeridos para a homologação UE**

1. O cumprimento das prescrições técnicas previstas no presente regulamento é demonstrado por meio de ensaios adequados realizados por serviços técnicos designados para o efeito. Os procedimentos de medição e de ensaio, bem como o equipamento e os instrumentos específicos para a realização desses ensaios, são os enunciados no artigo 25.º.

2. O fabricante põe à disposição da entidade homologadora o número de motores exigido por força dos atos delegados relevantes para realizar os ensaios requeridos.

3. Os ensaios requeridos são realizados em motores representativos do tipo de motor ou, se for caso disso, do motor precursor da família de motores a homologar.

Não obstante o disposto no primeiro parágrafo, o fabricante pode selecionar, com o acordo da entidade homologadora, um motor que, não sendo representativo do tipo de motor, ou se for caso disso, do motor precursor da família de motores a homologar, reúna várias das características mais desfavoráveis no que respeita ao nível de desempenho exigido. Podem ser utilizados métodos de ensaio virtual como apoio para a tomada de decisões durante o processo de seleção.

4. Para efeitos da realização dos ensaios de homologação UE, os ciclos de ensaio aplicáveis são os enunciados no anexo IV. Os ciclos de ensaio aplicáveis a cada tipo de motor incluído na homologação UE são indicados na ficha de informações.

5. Um motor representativo do tipo de motor ou, se for caso disso, do motor precursor da família de motores, ou um motor selecionado de acordo com o n.º 3, segundo parágrafo, é ensaiado com um dinamómetro utilizando o ciclo de ensaio em condições estacionárias não rodoviário aplicável identificado nos quadros IV-1 a IV-10 do anexo IV. Fica ao critério do fabricante realizar esse ensaio em modo discreto ou com rampas de transição. Exceto nos casos referidos nos n.ºs 7 e 8, um motor de velocidade variável de uma determinada categoria usado em funcionamento de velocidade constante da mesma categoria não tem de ser ensaiado com o ciclo de ensaio em condições estacionárias a uma velocidade constante aplicável.

6. No caso de um motor de velocidade constante dotado de um regulador que pode ser regulado para uma velocidade alternativa, os requisitos do n.º 5 devem ser cumpridos em cada velocidade constante aplicável, e a ficha de informações deve indicar as velocidades que se aplicam a cada tipo de motor.

7. No caso de um motor da categoria IWP destinado a ser utilizado em funcionamento tanto a velocidade constante como a velocidade variável, devem ser cumpridos os requisitos do n.º 5 em cada ciclo de ensaio em condições estacionárias separadamente, devendo a ficha de informações indicar cada ciclo de ensaio em condições estacionárias no qual esses requisitos foram cumpridos.

8. No caso de um motor da categoria IWP que se destine a ser utilizado em vez de um motor da categoria IWA de acordo com o artigo 4.º, n.º 2, os requisitos do n.º 5 devem ser cumpridos para cada ciclo de ensaio em condições estacionárias aplicável enunciado nos quadros IV-5 e IV-6 do anexo IV, devendo a ficha de informações indicar cada ciclo de ensaio em condições estacionárias no qual esses requisitos foram cumpridos.

9. Com exceção dos motores homologados nos termos do artigo 34.º, n.ºs 5 e 6, os motores de velocidade variável da categoria NRE com uma potência útil igual ou superior a 19 kW, mas não superior a 560 kW, além de cumprir os requisitos do n.º 5 do presente artigo, também são ensaiados num dinamómetro utilizando o ciclo de ensaio transitório identificado no quadro IV-11 do anexo IV.

10. Os motores das subcategorias NRS-v-2b e NRS-v-3 com uma velocidade máxima inferior ou igual a 3 400 rpm, além de cumprir os requisitos do n.º 5, também são ensaiados num dinamómetro utilizando o ciclo de ensaio transitório identificado no quadro IV-12 do anexo IV.

11. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º que completem o presente regulamento pela definição das especificações técnicas pormenorizadas e as características dos ciclos de ensaio em condições estacionárias e transitórias referidos no presente artigo, incluindo o respetivo método para determinar as regulações da carga do motor e da velocidade. Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

12. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam o formato único dos relatórios de ensaio exigidos para a homologação UE. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

*Artigo 25.º*

**Realização de medições e ensaios para a homologação UE**

1. Os resultados finais dos ensaios de emissões de gases de escape relativos aos motores abrangidos pelo presente regulamento são calculados pela aplicação aos resultados dos ensaios em laboratório dos seguintes elementos:

a) As emissões de gases do cárter, se exigido pelo n.º 3 e caso não estejam já incluídas na medição em laboratório;

b) Qualquer fator de ajustamento necessário, se exigido pelo n.º 3 e caso o motor contenha um sistema regenerador de pós-tratamento dos gases de escape;

c) Relativamente a todos os motores, os fatores de deterioração adequados aos períodos de durabilidade das emissões especificados no anexo V.

2. Os ensaios de um tipo de motor ou de uma família de motores a fim de determinar se ele respeita os limites de emissão estabelecidos no presente regulamento devem ser efetuados com recurso aos seguintes combustíveis de referência ou combinações de combustíveis, consoante adequado:

a) Gasóleo;

b) Gasolina;

c) Mistura gasolina/óleo para motores SI a dois tempos;

d) Gás natural/biometano;

e) Gás de petróleo liquefeito (GPL);

f) Etanol.

O tipo de motor ou a família de motores devem, além disso, respeitar os valores-limite de emissão de escape que o presente regulamento estabelece relativamente a quaisquer outros combustíveis, misturas de combustíveis ou emulsões de combustíveis especificados incluídos por um fabricante no pedido de homologação UE e especificado no dossiê de fabrico.

3. No que diz respeito à realização das medições e ensaios, devem ser respeitados os requisitos técnicos em matéria de:

a) Aparelhos e procedimentos para a realização de ensaios;

b) Aparelhos e procedimentos para medição e amostragem das emissões;

c) Métodos de avaliação e cálculo de dados;

d) Métodos para estabelecer fatores de deterioração;

e) Em relação aos motores das categorias NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB e ATS que respeitem os limites de emissão da fase V estabelecidos no anexo II:

   i) método de contabilização das emissões de gases do cárter,

   ii) método de determinação e contabilização da regeneração contínua ou infrequente dos sistemas de pós-tratamento dos gases de escape;

f) Em relação aos motores controlados eletronicamente das categorias NRE, NRG, IWP, IWA, RLL e RLR que respeitem os limites de emissão da fase V estabelecidos no anexo II e utilizem um dispositivo de comando eletrónico para determinar a quantidade e o momento da injeção de combustível ou utilizem o dispositivo de comando eletrónico para ativar, desativar ou modular o sistema de controlo das emissões utilizado para reduzir as emissões de $NO_x$:

   i) estratégias de controlo das emissões, incluindo a documentação necessária para demonstrar essas estratégias,

   ii) medidas de controlo das emissões de $NO_x$, incluindo o método usado para demonstrar essas medidas de controlo,

   iii) zona associada ao ciclo em condições estacionárias não rodoviário relevante dentro da qual é controlada a quantidade de emissões que podem exceder os limites de emissão estabelecidos no anexo II,

   iv) a seleção pelo serviço técnico de pontos de medição adicionais dentro da zona de controlo durante o ensaio de emissões num banco de ensaio.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º que completem o presente regulamento mediante a definição dos seguintes elementos:

a) A metodologia para adaptar os resultados dos ensaios de emissões em laboratório, a fim de incluir os fatores de deterioração referidos no n.º 1, alínea c);

b) As características técnicas dos combustíveis de referência a que se refere o n.º 2 e, se for caso disso, os requisitos aplicáveis à descrição de quaisquer outros combustíveis, misturas de combustíveis ou emulsões de combustíveis especificados descritos no dossiê de fabrico;

c) Os requisitos técnicos pormenorizados e as características para a realização das medições e ensaios referidos no n.º 3;

d) O método usado para medir o PN, tendo em conta as especificações indicadas na série 06 do Regulamento n.º 49 da UNECE;

e) Os requisitos técnicos pormenorizados aplicáveis aos ensaios dos motores bicombustível ou motores monocombustíveis alimentados a gás referidos no anexo II.

Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

*Artigo 26.º*

**Disposições relativas à conformidade da produção**

1. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE toma as medidas necessárias relativas a essa homologação UE para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se foram tomadas as disposições adequadas para assegurar que os motores em produção vão estar em conformidade com o tipo homologado no que diz respeito aos requisitos do presente regulamento.

2. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE toma as medidas necessárias relativas a essa homologação UE para verificar se as declarações de conformidade emitidas pelo fabricante cumprem o disposto no artigo 31.º.

3. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE toma as medidas necessárias relativas a essa homologação UE para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se as disposições referidas no n.º 1 do presente artigo continuam a ser adequadas, de forma que os motores em produção continuem a estar em conformidade com o tipo homologado e as eventuais declarações de conformidade continuem a cumprir o disposto no artigo 31.º.

4. A fim de verificar a conformidade de um motor com o tipo homologado, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE pode realizar qualquer das inspeções ou ensaios necessários para a homologação UE, em amostras colhidas nas instalações do fabricante, incluindo nas suas instalações de produção.

5. Caso uma entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE apure que as disposições referidas no n.º 1 não estão a ser aplicadas, se afastam significativamente das disposições acordadas referidas no n.º 1, deixaram de ser aplicadas ou já não são consideradas adequadas, embora a produção prossiga, toma as medidas necessárias para garantir que o procedimento relativo à conformidade da produção é aplicado de forma correta ou retira a homologação UE.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º que completem o presente regulamento mediante a definição das medidas pormenorizadas a tomar e dos procedimentos a seguir pelas entidades homologadoras para assegurar que os motores em produção são conformes com o tipo homologado. Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

CAPÍTULO VI

**ALTERAÇÃO E VALIDADE DAS HOMOLOGAÇÕES UE**

*Artigo 27.º*

**Disposições gerais**

1. O fabricante informa sem demora a entidade homologadora que concedeu a homologação UE de qualquer alteração das informações registadas no dossiê de homologação.

No caso de uma tal alteração, essa entidade homologadora decide qual dos procedimentos previstos no artigo 28.º deve ser adotado.

Caso seja necessário, a entidade homologadora pode decidir, após consulta do fabricante, que tem de ser concedida uma nova homologação UE.

2. O pedido de alteração de uma homologação UE é apresentado exclusivamente à entidade homologadora que concedeu a homologação UE inicial.

3. Se a entidade homologadora considerar que, para fins da introdução de uma alteração, é necessário repetir as inspeções ou os ensaios, informa desse facto o fabricante.

Os procedimentos previstos no artigo 28.º aplicam-se apenas se, com base nessas inspeções ou nesses ensaios, a entidade homologadora concluir que os requisitos para a homologação UE continuam a ser cumpridos.

*Artigo 28.º*

**Revisões e extensões das homologações UE**

1. Se as informações registadas no dossiê de homologação tiverem sido alteradas sem que seja necessário repetir as inspeções ou ensaios, essa alteração é designada «revisão».

No caso de uma tal revisão, a entidade homologadora revê, sem demora injustificada, as páginas pertinentes do dossiê de homologação que forem necessárias, assinalando cada uma delas, a fim de mostrar claramente a natureza da alteração, bem como indica igualmente a data da revisão e inclui um índice revisto do dossiê de homologação. Considera-se que uma versão atualizada e consolidada do dossiê de homologação, acompanhada de uma descrição pormenorizada das alterações, cumpre o requisito do presente número.

2. Uma alteração referida no n.º 1 é designada «extensão», se as informações registadas no dossiê de homologação tiverem sido alteradas e se se verificar um dos seguintes casos:

a) Forem necessárias novas inspeções ou novos ensaios;

b) Tiver havido alterações na informação constante do certificado de homologação UE, com exceção dos anexos;

c) Se se tornarem aplicáveis ao tipo de motor ou à família de motores homologados um novo requisito estabelecido no presente regulamento ou num ato delegado ou de execução adotado por força do presente regulamento.

No caso de uma extensão, a entidade homologadora emite um certificado de homologação UE atualizado, ao qual atribui um número de extensão, que é aumentado em conformidade com o número de extensões sucessivas anteriormente concedidas. Esse certificado de homologação UE indica claramente as razões da extensão e a data da extensão.

3. Sempre que forem alteradas páginas do dossiê de homologação ou for elaborada uma versão consolidada e atualizada, o índice do dossiê de homologação anexo ao certificado de homologação UE é alterado em conformidade, de molde a indicar a data da extensão ou revisão mais recente, ou a data da consolidação mais recente da versão atualizada.

4. Não são necessárias alterações à homologação UE de um tipo de motor ou de uma família de motores se o novo requisito referido no n.º 2, alínea c), for, de um ponto de vista técnico, irrelevante para esse tipo de motor ou essa família de motores no que diz respeito ao seu desempenho em matéria de emissões.

*Artigo 29.º*

**Emissão e notificação das alterações**

1. No caso de uma revisão de uma homologação UE, a entidade homologadora entrega ao requerente, sem atrasos injustificados, os documentos revistos ou a versão consolidada e atualizada, consoante os casos, incluindo o índice revisto do dossiê de homologação, referidos no artigo 28.º, n.º 1, segundo parágrafo.

2. No caso de uma extensão de uma homologação UE, a entidade homologadora entrega ao requerente, sem atrasos injustificados, o certificado de homologação UE atualizado referido no artigo 28.º, n.º 2, segundo parágrafo, incluindo os respetivos anexos e o índice do dossiê de homologação.

3. A entidade homologadora notifica através do IMI qualquer alteração da homologação UE às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, nos termos do artigo 22.º, n.º 5.

*Artigo 30.º*

**Validade da homologação UE**

1. As homologações UE são concedidas por um prazo de validade ilimitado.

2. A homologação UE de um motor caduca em cada uma das seguintes situações:

a) Caso se tornem obrigatórios novos requisitos aplicáveis ao tipo de motor homologado ou, se for caso disso, à família de motores, tendo em vista a sua colocação no mercado e não sendo possível a extensão ou a revisão da homologação UE em conformidade;

b) Caso a produção do tipo de motor ou da família de motores homologados cesse de modo voluntário e definitivo;

c) Caso a validade da homologação UE expire por força de uma restrição nos termos do artigo 35.º, n.º 3;

d) Caso a homologação UE seja retirada nos termos do artigo 26.º, n.º 5, do artigo 39.º, n.º 1, ou do artigo 40.º, n.º 3.

3. Caso as condições de validade de uma homologação UE deixem de ser respeitadas relativamente um único tipo de motor de uma família de motores, a caducidade da homologação UE da família de motores em causa é limitada ao tipo de motor em causa.

4. Caso cesse definitivamente a produção de um determinado tipo de motor ou, se for caso disso, de uma família de motores, o fabricante comunica essa cessação à entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

No prazo de um mês a contar da receção da notificação, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE para esse tipo de motor ou essa família de motores informa do facto as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros.

5. Sem prejuízo do n.º 4, nos casos em que se prevê que a homologação UE de um tipo de motor ou, se for caso disso, de uma família de motores venha a caducar, o fabricante comunica esse facto à entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

Nesses casos, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE comunica de imediato toda a informação pertinente às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros.

São especificados na comunicação, em particular, a data de produção e o número de identificação do último motor produzido.

6. Considera-se que são respeitados os requisitos de comunicação referidos nos n.ºs 4 e 5 caso as informações relevantes sejam carregadas no IMI.

CAPÍTULO VII

**DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE E MARCAÇÕES**

*Artigo 31.º*

**Declaração de conformidade**

1. O fabricante, na sua qualidade de titular de uma homologação UE de um tipo de motor ou de uma família de motores, emite uma declaração de conformidade («declaração de conformidade») que acompanha os motores colocados no mercado tendo por base:

a) Uma das isenções a que se refere o artigo 34.º, n.º 2, 4, 5, 6, 7 ou 8, o artigo 35.º, n.º 4; ou

b) Uma disposição transitória a que se refere o artigo 58.º, n.ºs 9, 10 ou 11.

A declaração de conformidade especifica as características e restrições particulares aplicáveis ao motor, é entregue a título gratuito juntamente com o motor e, se for caso disso, acompanha a máquina móvel não rodoviária na qual o motor está instalado. A sua entrega não fica sujeita a um pedido explícito ou à prestação de informação adicional ao fabricante. A declaração de conformidade pode também ser entregue sob a forma de um ficheiro eletrónico seguro.

Durante um período de 10 anos após a data de produção do motor, o fabricante emite, a pedido do utilizador final, uma segunda via da declaração de conformidade contra o pagamento de um montante que não pode ser superior ao custo de emissão. A menção «segunda via» deve figurar de forma bem visível em todas as segundas vias da declaração de conformidade.

2. A declaração de conformidade é redigida, pelo menos, numa das línguas oficiais das instituições da União.

Qualquer Estado-Membro pode solicitar ao fabricante que a declaração de conformidade seja traduzida para a sua ou as suas línguas oficiais.

3. A(s) pessoa(s) autorizada(s) a assinar declarações de conformidade pertence(m) à organização do fabricante e encontra(m)-se devidamente autorizada(s) pela administração dessa organização a assumir plenamente a responsabilidade legal do fabricante no que diz respeito à conceção e à construção, ou à conformidade da produção do motor.

4. A declaração de conformidade é preenchida na sua totalidade e não contém quaisquer restrições relativas à utilização do motor, salvo as previstas no presente regulamento.

5. A Comissão pode adotar atos de execução que definam o modelo de declaração de conformidade, incluindo as características destinadas a impedir falsificações e a permitir a verificação do ficheiro eletrónico seguro. Para o efeito, os atos de execução preveem os recursos de segurança utilizados para proteger a declaração de conformidade. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

*Artigo 32.º*

**Marcação regulamentar dos motores**

1. O fabricante apõe uma marcação em cada motor fabricado em conformidade com o tipo homologado («marcação regulamentar»).

2. No que diz respeito aos motores a seguir enumerados, a marcação regulamentar inclui informações suplementares que indiquem que o motor está sujeito à isenção ou à disposição transitória pertinentes:

a) Motores destinados à exportação para países terceiros nos termos do artigo 34.º, n.º 1, fabricados na União ou fora do território da União e subsequentemente instalados em máquinas móveis não rodoviárias na União;

b) Motores colocados no mercado nos termos do artigo 34.º, n.ºs 2, 5, 6 ou 8;

c) Motores colocados no mercado temporariamente nos termos do artigo 34.º, n.º 4;

d) Motores de transição colocados no mercado nos termos do artigo 58.º, n.º 5;

e) Motores de substituição colocados no mercado nos termos do artigo 34.º, n.º 7, e do artigo 58.º, n.ºs 10 ou 11.

3. A Comissão pode adotar atos de execução que definam o modelo para a marcação regulamentar, incluindo as informações essenciais obrigatórias no momento em que o motor sai da linha de produção, as informações essenciais obrigatórias antes de o motor ser colocado no mercado e, se for caso disso, as informações adicionais referidas no n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

*Artigo 33.º*

**Marcação temporária dos motores**

1. O fabricante apõe uma marcação temporária em cada motor fabricado em conformidade com o tipo homologado e colocado no mercado com base no artigo 34.º, n.º 3.

2. O motor que ainda não esteja conforme com o tipo homologado no momento da entrega ao fabricante do motor ostenta apenas uma marcação temporária.

3. A Comissão pode adotar atos de execução que definam o modelo para as marcações temporárias a que se referem os n.ºs 1 e 2 do presente artigo, incluindo as informações essenciais obrigatórias a indicar nessas marcações. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

CAPÍTULO VIII

**ISENÇÕES**

*Artigo 34.º*

**Isenções gerais**

1. Com exceção do que diz respeito ao artigo 32.º, n.º 2, alínea a), os motores destinados à exportação para países terceiros não são abrangidos pelo presente regulamento.

2. Com exceção do que diz respeito ao artigo 32.º, n.º 2, alínea b), os motores para utilização pelas forças armadas não são abrangidos pelo presente regulamento.

Para efeitos do presente número, serviços de bombeiros, serviços de proteção civil, forças responsáveis pela manutenção da ordem pública e serviços de emergência médica não são considerados parte das forças armadas.

3. Sem prejuízo do disposto no artigo 32.º, e com o consentimento do OEM, um fabricante pode entregar-lhe um motor separadamente do seu sistema pós-tratamento dos gases de escape.

4. Não obstante o artigo 5.º, n.º 3, os Estados-Membros autorizam a colocação temporária no mercado, para efeitos de ensaios de campo, de motores que não tenham obtido a homologação UE em conformidade com o presente regulamento.

5. Não obstante o artigo 18.º, n.º 2, e o artigo 22.º, n.º 3, os Estados-Membros concedem a homologação UE a motores que cumpram os valores-limite das emissões de gases e partículas poluentes para motores para fins especiais estabelecidos no anexo VI e autorizam a sua colocação no mercado, na condição de esses motores se destinarem a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias para utilização em atmosferas potencialmente explosivas, como definido no artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2014/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

6. Não obstante o artigo 18.º, n.º 2, e o artigo 22.º, n.º 3, os Estados-Membros podem, mediante pedido, conceder a homologação UE e autorizar a colocação no mercado de motores que cumpram os valores-limite das emissões de gases e partículas poluentes para motores para fins especiais estabelecidos no anexo VI e autorizar a sua colocação no mercado, na condição de esses motores se destinarem a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias exclusivamente utilizadas no lançamento e recuperação de embarcações salva-vidas operadas pelos serviços de emergência nacionais.

7. Não obstante o artigo 5.º, n.º 3, e o artigo 18.º, n.º 2, quanto aos motores das categorias RLL ou RLR colocados no mercado da União até 31 de dezembro de 2011, inclusive, os Estados-Membros podem autorizar a colocação no mercado de motores de substituição se a entidade homologadora, após avaliação, reconhecer e concluir que a instalação de um motor que cumpra os limites de emissão aplicáveis definidos nos quadros II-7 e II-8 do anexo II envolverá dificuldades técnicas significativas. Neste caso, é necessário que os motores de substituição respeitem os limites de emissão que teriam de cumprir a fim de serem colocados no mercado da União em 31 de dezembro de 2011 ou que respeitem limites de emissão mais estritos.

([1]) Diretiva 2014/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros relativa a aparelhos e sistemas de proteção destinados a ser utilizados em atmosferas potencialmente explosivas (JO L 96 de 29.3.2014, p. 309).

No que diz respeito aos motores das categorias RLL ou RLR que tenham sido colocados no mercado da União depois de 31 de dezembro de 2011, os Estados-Membros podem autorizar a colocação no mercado de motores de substituição que cumpram os limites de emissão que os motores a substituir tiveram de cumprir quando foram inicialmente colocados no mercado da União.

8. No que diz respeito aos motores das categorias RLL ou RLR, os Estados-Membros podem autorizar a colocação no mercado de motores que cumpram os limites de emissão mais recentes aplicáveis definidos na legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016, desde que:

a) Esses motores façam parte de um projeto que estejam em fase avançada de desenvolvimento em 6 de outubro de 2016, na aceção da Diretiva 2008/57/CE; e

b) A utilização de motores que cumpram os limites de emissão aplicáveis definidos nos quadros II.7 e II.-8 do anexo II acarrete custos desproporcionados.

Até 17 de setembro de 2017, os Estados-Membros transmitem à Comissão uma lista de todos esses projetos.

9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º, a fim de completar o presente regulamento com as especificações técnicas pormenorizadas e as condições para:

a) A entrega por um fabricante a um OEM de um motor separadamente do seu sistema de pós-tratamento dos gases de escape por um fabricante, conforme referido no n.º 3;

b) A colocação temporária no mercado, para efeitos de ensaios de campo, de motores que não tenham obtido a homologação UE nos termos do presente regulamento, conforme referido no n.º 4;

c) A concessão da homologação UE e a autorização da colocação no mercado de motores que cumpram os valores-limite das emissões de gases e partículas poluentes para motores para fins especiais estabelecidos no anexo VI, conforme referido nos n.ºs 5 e 6.

Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

*Artigo 35.º*

**Isenções relativas a novas tecnologias ou novos conceitos**

1. O fabricante pode requerer a homologação UE de um tipo de motor ou de uma família de motores que incorpore novas tecnologias ou novos conceitos e que, em resultado dessas novas tecnologias ou desses novos conceitos, seja incompatível com um ou mais dos requisitos do presente regulamento.

2. A entidade homologadora concede a homologação UE referida no n.º 1 caso estejam preenchidas cumulativamente as condições seguintes:

a) O pedido de homologação indica as razões pelas quais as novas tecnologias ou novos conceitos tornam o tipo de motor, ou a família de motores, incompatível com um ou mais requisitos do presente regulamento;

b) O pedido de homologação descreve as implicações em matéria de proteção ambiental das novas tecnologias ou dos novos conceitos e as medidas tomadas no sentido de assegurar um nível de proteção ambiental que seja, pelo menos, equivalente ao previsto pelos requisitos do presente regulamento em relação aos quais se pretende a isenção;

c) São apresentadas as descrições e os resultados dos ensaios que provam que a condição da alínea b) está preenchida.

3. A concessão da homologação UE a que se refere o n.º 1 é sujeita a autorização por parte da Comissão.

Se for caso disso, a autorização da Comissão especifica se está sujeita a quaisquer restrições.

A autorização é dada por meio de um ato de execução.

4. Enquanto se aguarda a decisão da Comissão sobre a autorização nos termos do n.º 3, a entidade homologadora pode emitir uma homologação UE provisória, válida:

a) Apenas no território do Estado-Membro em causa,

b) Só no que diz respeito a um tipo de motor ou uma família de motores abrangidos pela isenção pretendida, e

c) Por um período mínimo de 36 meses.

Caso seja emitida uma homologação UE provisória, a entidade homologadora informa sem demora a Comissão e os demais Estados-Membros do facto por meio de um dossiê que inclua as informações referidas no n.º 2.

O caráter provisório e a validade territorial limitada da referida homologação UE provisória são mencionados no cabeçalho do certificado de homologação UE e no cabeçalho da correspondente declaração de conformidade.

5. Caso a entidade homologadora decida aceitar no seu território a homologação UE provisória a que se refere o n.º 4, informa por escrito a entidade homologadora relevante e a Comissão dessa decisão.

6. Caso a Comissão decida não conceder a autorização a que se refere o n.º 3, a entidade homologadora informa de imediato o titular da homologação UE provisória a que se refere o n.º 4, de que a homologação UE provisória é revogada seis meses após a data da decisão de recusa da Comissão.

Não obstante a decisão da Comissão de não conceder a autorização referida no n.º 3, os motores fabricados em conformidade com a homologação UE provisória antes da sua caducidade podem ser colocados no mercado dos Estados-Membros cujas entidades homologadoras tiverem aceitado a homologação UE provisória.

7. Considera-se que são respeitados os requisitos referidos no n.º 4, segundo parágrafo, e no n.º 5, se as informações relevantes forem carregadas no IMI.

8. A Comissão pode adotar atos de execução que definam a autorização referida no n.º 3 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

9. A Comissão pode adotar atos de execução que definam os modelos harmonizados de certificado de homologação UE e de declaração de conformidade referidos no n.º 4 do presente artigo, incluindo as informações essenciais obrigatórias incluídas nesse certificado e nessa declaração. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

*Artigo 36.º*

**Subsequente adaptação dos atos delegados e de execução**

1. Caso a Comissão autorize a concessão de uma isenção ao abrigo do artigo 35.º, toma de imediato as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução em causa ao progresso tecnológico.

Caso a isenção autorizada nos termos do artigo 35.º se refira a uma matéria que se encontra regulada num regulamento da UNECE, a Comissão apresenta uma proposta de alteração desse regulamento, de acordo com o procedimento previsto nos termos do Acordo de 1958 revisto.

2. Assim que os atos delegados ou de execução aplicáveis a que se refere o n.º 1 forem alterados, a Comissão revoga qualquer restrição imposta pela decisão que autorize a isenção.

Caso não tenham sido tomadas as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução, a Comissão pode, a pedido do Estado-Membro que concedeu a homologação UE provisória, autorizá-lo a proceder a uma extensão da homologação UE, por meio de uma decisão sob a forma de um ato de execução adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 56.º, n.º 2.

CAPÍTULO IX

## COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÕES RELATIVAS À PRODUÇÃO E À VERIFICAÇÃO

*Artigo 37.º*

### Obrigações dos fabricantes em matéria de comunicação de informações relativas à produção

1. O fabricante apresenta à entidade homologadora que concedeu a homologação UE uma lista com o número de motores de cada tipo de motor e subcategoria de motor produzidos de acordo com o presente regulamento e em conformidade com a homologação UE desde a apresentação da última comunicação de informações relativas à produção ou desde que os requisitos do presente regulamento começaram a ser aplicáveis.

Essa lista é apresentada:

a) No prazo de 45 dias após o fim de cada ano civil;

b) Imediatamente após cada uma das datas de colocação no mercado dos motores referidas no anexo III; e

c) Até qualquer outra data que a entidade homologadora possa fixar.

2. É especificado na lista referida no n.º 1 de que modo os números de identificação estão correlacionados com os tipos de motor ou, se for caso disso, as famílias de motores correspondentes e com os números de homologação UE, caso o sistema de codificação dos motores não permita identificar essas correlações.

3. A lista referida no n.º 1 indica todos os casos em que o fabricante cessa a produção de um tipo de motor ou de uma família de motores homologados.

4. O fabricante conserva uma cópia da lista referida no n.º 1 por um período mínimo de 20 anos a contar do termo da validade da homologação UE em causa.

5. A Comissão pode adotar atos de execução que definam o formato da lista referida no n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

*Artigo 38.º*

### Medidas de verificação

1. A entidade homologadora de um Estado-Membro que conceda uma homologação toma as medidas necessárias para assegurar, se for caso disso em cooperação com as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, que os números de identificação relativos a essa homologação UE são corretamente atribuídos aos fabricantes e adequadamente utilizados por estes antes de o motor homologado ser colocado ou disponibilizado no mercado.

2. Pode efetuar-se uma verificação suplementar dos números de identificação juntamente com o controlo da conformidade da produção previsto no artigo 26.º.

3. Em relação à verificação dos números de identificação, o fabricante ou o seu mandatário facultam sem demora à entidade homologadora responsável, a pedido desta, todas as informações necessárias no que respeita aos clientes do fabricante, juntamente com os números de identificação dos motores declarados como tendo sido produzidos em conformidade com o artigo 37.º. Caso os motores sejam colocados à disposição de um OEM, não são necessárias informações adicionais do fabricante.

4. Se, após ter recebido um pedido da entidade homologadora, o fabricante não for capaz de demonstrar a conformidade com os requisitos de marcação regulamentar, a entidade homologadora pode retirar a homologação UE concedida ao tipo de motor ou à família de motores correspondentes. As entidades homologadoras informam-se mutuamente, no prazo de um mês, da retirada de qualquer homologação UE e dos fundamentos de tal medida, nos termos do artigo 22.º, n.º 5.

CAPÍTULO X

**CLÁUSULAS DE SALVAGUARDA**

*Artigo 39.º*

**Motores não conformes com o tipo homologado**

1. Caso os motores que ostentam uma marcação regulamentar e, se for caso disso, são acompanhados de uma declaração de conformidade não estejam em conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE toma as medidas necessárias para assegurar que os motores em produção são postos em conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados. Essas medidas incluem a retirada da homologação UE se as medidas corretivas tomadas pelo fabricante forem inadequadas.

A entidade homologadora relevante informa as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros das medidas tomadas.

2. Para efeitos do n.º 1, considera-se que não há conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados se forem encontradas discrepâncias relativamente aos elementos que figuram no certificado de homologação UE ou no dossiê de homologação, caso essas discrepâncias não tenham sido autorizadas em conformidade com o capítulo VI.

3. Caso uma entidade homologadora constate que os motores acompanhados de uma declaração de conformidade, se for caso disso, ou que ostentam uma marca de homologação emitida por outro Estado-Membro, não estão conformes com o tipo de motor ou a família de motores homologados, pode solicitar à entidade homologadora que concedeu a homologação UE que verifique se os motores em produção continuam a estar conformes com o tipo de motor ou a família de motores homologados. Após receção de um pedido dessa natureza, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE toma as medidas referidas no n.º 1 o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de três meses a contar da data do pedido.

4. As entidades homologadoras informam-se mutuamente, no prazo de um mês, da retirada de qualquer homologação UE e dos fundamentos de tal medida, nos termos do artigo 22.º, n.º 5.

5. Caso a entidade homologadora que concedeu a homologação UE conteste a não conformidade de que foi informada, os Estados-Membros interessados esforçam-se por resolver o diferendo.

A entidade homologadora mantém a Comissão ao corrente da situação e, se for caso disso, a Comissão procede às consultas adequadas com vista a encontrar uma solução.

*Artigo 40.º*

**Recolha de motores**

1. Caso um fabricante que tenha obtido uma homologação UE seja obrigado, por força do artigo 20.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 765/2008, a recolher os motores colocados no mercado, quer estejam instalados ou não em máquinas móveis não rodoviárias, por os motores representarem um risco grave no que diz respeito à proteção ambiental ou à saúde pública, o referido fabricante:

a) Informa de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação UE; e

b) Propõe a essa entidade homologadora um conjunto de medidas corretivas apropriadas para obviar ao risco grave.

2. A entidade homologadora comunica sem demora as medidas corretivas propostas às entidades homologadoras dos restantes Estados-Membros e à Comissão.

As entidades homologadoras asseguram que as medidas corretivas são efetivamente aplicadas nos respetivos Estados-Membros.

3. Caso uma entidade homologadora considere as medidas corretivas insuficientes ou a sua aplicação demasiado lenta, informa sem demora desse facto a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

Caso o fabricante subsequentemente não proponha e não aplique medidas corretivas eficazes, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE toma todas as medidas de proteção necessárias, inclusivamente a retirada da homologação UE.

Em caso de retirada da homologação UE, a entidade homologadora notifica, no prazo de um mês a contar dessa retirada, o fabricante, as entidades homologadoras dos restantes Estados-Membros e a Comissão, por carta registada ou meio eletrónico equivalente.

*Artigo 41.º*

**Notificação das decisões e vias de recurso disponíveis**

1. Qualquer decisão do seguinte tipo ou para o seguinte efeito deve ser devidamente fundamentada:

a) Tomada por força do presente regulamento;

b) De recusa ou de retirada de uma homologação UE;

c) Que imponha a recolha de um motor do mercado;

d) Que proíba, restrinja ou impeça a colocação no mercado de um motor; ou

e) Que proíba, restrinja ou impeça a colocação no mercado de máquinas móveis não rodoviárias nas quais esteja instalado um motor abrangido pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

2. As entidades homologadoras notificam ao interessado:

a) A decisão referida no n.º 1;

b) As vias de recurso à sua disposição na legislação em vigor no Estado-Membro em causa e dos prazos aplicáveis a essas vias de recurso.

CAPÍTULO XI

**REGULAMENTOS INTERNACIONAIS E PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO TÉCNICA**

*Artigo 42.º*

**Aceitação de homologações de motores equivalentes**

1. A União pode reconhecer, no quadro de acordos multilaterais ou bilaterais entre a União e países terceiros, a equivalência entre as condições e disposições relativas à homologação UE de motores estabelecidas pelo presente regulamento e os procedimentos previstos por regulamentos internacionais ou de países terceiros.

2. As homologações concedidas e marcações regulamentares que estejam em conformidade com os regulamentos da UNECE ou respetivas alterações que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais a União tenha aderido, conforme estabelecido no ato delegado a que se refere o n.º 4, alínea a), são reconhecidas como equivalentes às homologações UE concedidas e à marcação regulamentar exigida em conformidade com o presente regulamento.

3. As homologações UE concedidas com base nos atos da União elencados no ato delegado a que se refere o n.º 4, alínea b), são reconhecidas como equivalentes às homologações UE concedidas em conformidade com o presente regulamento.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 58.º que completem o presente regulamento mediante a definição dos seguintes elementos:

a) A lista dos regulamentos da UNECE ou respetivas alterações, incluindo quaisquer requisitos relativos à sua aplicação neles estabelecidos, que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais a União tenha aderido, e que devem ser aplicados à homologação UE de tipos de motor e famílias de motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias;

b) A lista dos atos da União por força dos quais são concedidas homologações UE, incluindo quaisquer requisitos relativos à sua aplicação neles estabelecidos.

Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

*Artigo 43.º*

**Informações e instruções destinadas aos OEM e aos utilizadores finais**

1. O fabricante não pode prestar aos OEM nem aos utilizadores finais quaisquer informações técnicas relacionadas com os elementos previstos no presente regulamento que divirjam dos elementos que foram objeto das homologações concedidas pela entidade homologadora.

2. O fabricante coloca à disposição dos OEM todas as informações e instruções relevantes que forem necessárias para a correta instalação do motor na máquina móvel não rodoviária, incluindo uma descrição de quaisquer condições ou restrições especiais associadas à instalação ou utilização do motor.

3. O fabricante coloca à disposição dos OEM todas as informações relevantes e as instruções necessárias destinadas ao utilizador final, incluindo a descrição de quaisquer condições ou restrições especiais associadas à utilização de um motor.

4. Os fabricantes colocam à disposição dos OEM o valor das emissões de dióxido de carbono ($CO_2$) determinado durante o processo de homologação UE e encarregam os OEM de transmitir esta informação, juntamente com notas explicativas sobre as condições de ensaio, ao utilizador final da máquina móvel não rodoviária em que o motor se destina a ser instalado.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º completem o presente regulamento mediante a definição dos pormenores das informações e instruções referidas nos n.ºs 2, 3 e 4 do presente artigo. Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

*Artigo 44.º*

**Intercâmbio de dados e informações através do IMI**

1. O intercâmbio de dados e informações relacionados com a homologação UE entre as autoridades nacionais, ou entre estas e a Comissão, no âmbito do presente regulamento, é efetuado em formato eletrónico através do IMI.

2. Quaisquer informações relevantes relacionadas com as homologações UE concedidas em conformidade com o presente regulamento são recolhidas de forma centralizada e tornadas acessíveis às autoridades nacionais e à Comissão através do IMI.

3. A Comissão assegura que o IMI também:

a) Possibilite o intercâmbio de dados e informações entre os fabricantes ou serviços técnicos, por um lado, e as autoridades nacionais ou a Comissão, por outro;

b) Proporcione o acesso do público a determinados dados e informações respeitantes aos resultados das homologações e à monitorização dos resultados dos motores em serviço;

c) Preveja mecanismos para a transferência automática de dados entre as bases de dados nacionais existentes e o IMI se apropriado e técnica e economicamente exequível, e com o acordo dos Estados-Membros interessados.

4. A utilização do IMI referida no n.º 3 é facultativa.

5. A Comissão pode adotar atos de execução que definam os requisitos técnicos pormenorizados e procedimentos necessários para a interconexão entre o IMI e as bases de dados nacionais existentes referidas no n.º 3, alínea c), do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

CAPÍTULO XII

**DESIGNAÇÃO E NOTIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS**

*Artigo 45.º*

**Requisitos relativos aos serviços técnicos**

1. Um serviço técnico é designado por uma entidade homologadora nos termos do artigo 47.º e cumprem os requisitos previstos nos n.os 2 a 9 do presente artigo.

2. Um serviço técnico é constituído nos termos do direito nacional de um Estado-Membro e é dotado de personalidade jurídica.

3. O serviço técnico é um organismo terceiro independente do processo de conceção, fabrico, fornecimento ou manutenção do motor que avalia.

Pode considerar-se que preenche os requisitos mencionados no primeiro parágrafo qualquer organismo que pertença a uma organização empresarial ou associação profissional representativa de empresas envolvidas em atividades de conceção, fabrico, fornecimento, montagem, instalação, utilização ou manutenção de motores que avalie, ensaie ou inspecione, desde que comprove a sua independência e a ausência de conflitos de interesse.

4. O serviço técnico, incluindo os seus quadros superiores e o pessoal encarregado de executar as categorias de atividades para as quais esse serviço foi designado de acordo com o artigo 47.º, n.º 1, não pode ser responsável pela conceção, fabrico, fornecimento, instalação ou manutenção dos motores que avalia, nem representar qualquer uma dessas partes. Esta restrição não impede a utilização dos motores avaliados a que se refere o n.º 3 do presente artigo que sejam necessários ao funcionamento do serviço técnico, nem a sua utilização para fins pessoais.

O serviço técnico assegura que as atividades das suas filiais ou empresas subcontratadas não afetam a sua confidencialidade, a sua objetividade ou a sua imparcialidade em relação às categorias de atividades para que foi designado.

5. O serviço técnico executa as categorias de atividades para as quais foi designado com a maior integridade profissional e a competência técnica requerida no domínio específico, e o seu pessoal está isento de quaisquer pressões ou incentivos, sobretudo de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados das suas atividades de avaliação, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas atividades.

6. O serviço técnico demonstra à respetiva entidade homologadora com poderes de designação que tem capacidade para executar todas as categorias de atividades para as quais pretende ser designado de acordo com o artigo 47.º, n.º 1, dando garantias de que possui:

a) Pessoal com habilitações apropriadas, conhecimentos técnicos específicos e formação profissional, bem como experiência suficiente e adequada para desempenhar as tarefas;

b) Descrições dos procedimentos relevantes para as categorias de atividades para as quais pretende ser designado, assegurando, assim, a transparência e a reprodutibilidade desses procedimentos;

c) Procedimentos que permitam o exercício das categorias de atividades para as quais pretende ser designado, que tenham em devida conta o grau de complexidade da tecnologia do motor em causa e se o motor é fabricado de acordo com um processo de produção em massa ou em série; e

d) Meios necessários para realizar de forma adequada as tarefas relacionadas com as categorias de atividades para as quais pretende ser designado e acesso a todo o equipamento e instalações indispensáveis.

7. O serviço técnico, incluindo os seus quadros superiores e o pessoal responsável pela avaliação, deve ser imparcial e não pode desenvolver qualquer atividade suscetível de entrar em conflito com a independência da sua apreciação ou com a sua integridade em tudo o que diga respeito às categorias de atividades para as quais o serviço técnico é designado.

8. O serviço técnico subscreve um seguro que cubra as atividades que exerce, a não ser que essa responsabilidade seja coberta pelo Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional, ou que o próprio Estado-Membro seja diretamente responsável pelas avaliações.

9. O pessoal dos serviços técnicos está sujeito ao sigilo profissional no que se refere a todas as informações que obtiver no cumprimento das suas funções ao abrigo do presente regulamento ou de qualquer disposição da legislação nacional que lhe dê aplicação.

O pessoal dos serviços técnicos não está sujeito à obrigação a que se refere o primeiro parágrafo no que diz respeito à partilha de informações com a entidade homologadora com poderes de designação, ou quando essa partilha for exigida pelo direito nacional ou da União.

Os direitos de propriedade gozam de proteção.

*Artigo 46.º*

**Filiais e subcontratantes dos serviços técnicos**

1. O serviço técnico pode subcontratar, unicamente se a respetiva entidade homologadora com poderes de designação der o seu acordo, tarefas específicas relacionadas com as categorias de atividades para as quais foi designado nos termos do artigo 47.º, n.º 1, ou encomendar a sua realização a uma filial.

Nesses casos, o serviço técnico assegura que o subcontratante ou a filial cumprem os requisitos previstos no artigo 45.º e informa desse facto a entidade homologadora com poderes de designação.

2. O serviço técnico assume plena responsabilidade pelas tarefas executadas pelos seus subcontratantes ou pelas suas filiais, independentemente do local de estabelecimento respetivo.

3. O serviço técnico mantém à disposição da entidade homologadora com poderes de designação os documentos relevantes no que diz respeito à avaliação das qualificações do subcontratante ou da filial e às tarefas por eles executadas.

*Artigo 47.º*

**Designação dos serviços técnicos**

1. As entidades homologadoras designam os serviços técnicos para uma ou mais das seguintes categorias de atividades, em função dos seus domínios de competência:

a) Categoria A: realização dos ensaios referidos no presente regulamento nas instalações pertencentes ao serviço técnico em questão;

b) Categoria B: supervisão dos ensaios referidos no presente regulamento, caso esses ensaios sejam realizados nas instalações do fabricante ou de um terceiro;

c) Categoria C: avaliação e acompanhamento periódico dos procedimentos de controlo da conformidade da produção utilizados pelo fabricante;

d) Categoria D: supervisão ou realização de ensaios ou inspeções de controlo da conformidade da produção.

2. Uma entidade homologadora pode agir como serviço técnico para uma ou mais das categorias de atividades a que se refere o n.º 1.

3. Os serviços técnicos de um país terceiro, que não os designados nos termos do presente artigo, podem ser notificados por força do artigo 50.º caso esse reconhecimento dos serviços técnicos esteja previsto num acordo bilateral celebrado entre a União e o país terceiro em causa.

Contudo, um serviço técnico, criado nos termos do artigo 45.º, n.º 2, pode estabelecer filiais em países terceiros, desde que estas sejam diretamente geridas e controladas por esse serviço técnico.

*Artigo 48.º*

**Procedimentos relativos às normas de desempenho e à avaliação dos serviços técnicos**

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º que completem o presente regulamento mediante a definição:

a) De normas que os serviços técnicos devam cumprir; e

b) Do procedimento de avaliação dos serviços técnicos, incluindo o relatório correspondente, nos termos do artigo 49.º.

*Artigo 49.º*

**Avaliação das competências dos serviços técnicos**

1. A entidade homologadora com poderes de designação redige um relatório de avaliação que demonstre que o serviço técnico candidato foi avaliado no tocante ao cumprimento do disposto no presente regulamento e nos atos delegados adotados por força do presente regulamento. A avaliação pode incluir um certificado de acreditação emitido por um organismo nacional de acreditação que ateste que o serviço técnico cumpre os requisitos do presente regulamento.

A avaliação em que se baseia o relatório de avaliação é efetuada de acordo com as disposições estabelecidas num ato delegado a que se refere o artigo 48.º.

2. A entidade homologadora com poderes de designação revê o relatório de avaliação, pelo menos, de três em três anos.

3. A entidade homologadora com poderes de designação comunica o relatório de avaliação à Comissão, a pedido desta. Nesse caso, se a notificação não se basear no certificado de acreditação emitido por um organismo nacional de acreditação, a entidade homologadora com poderes de designação deve facultar à Comissão prova documental que ateste:

a) A competência do serviço técnico;

b) As medidas adotadas para assegurar que o serviço técnico é auditado periodicamente pela entidade homologadora com poderes de designação; e

c) O cumprimento pelo serviço técnico dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

4. A entidade homologadora que pretenda agir como serviço técnico, nos termos do artigo 47.º, n.º 2, documenta o cumprimento dos requisitos mediante uma avaliação da atividade em causa efetuada por auditores independentes. Os auditores podem pertencer à mesma organização, desde que sejam geridos autonomamente em relação ao pessoal que realiza a atividade avaliada.

*Artigo 50.º*

**Procedimentos de notificação**

1. Para cada serviço técnico que tenham designado, os Estados-Membros notificam à Comissão o seguinte:

a) O nome do serviço técnico;

b) O endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico;

c) Os responsáveis;

d) A categoria de atividades; e

e) Quaisquer alterações relacionadas com a designação a que se refere o artigo 47.º.

2. Um serviço técnico só pode realizar as atividades a que se refere o artigo 47.º, n.º 1, em nome da entidade homologadora com poderes de designação, se esse serviço técnico tiver sido notificado previamente à Comissão, nos termos do n.º 1 do presente artigo.

3. O mesmo serviço técnico pode ser designado por várias entidades homologadoras com poderes de designação e notificado pelos Estados-Membros dessas entidades, independentemente da categoria ou categorias de atividades que exerça nos termos do artigo 47.º, n.º 1.

4. Quando, em aplicação de um ato delegado, deva ser designada uma organização específica ou organismo competente cuja atividade não se enquadre no artigo 47.º, n.º 1, os Estados-Membros em questão notificam a Comissão do facto, nos termos do presente artigo.

5. A Comissão publica, no seu sítio *web*, a lista e os dados dos serviços técnicos notificados nos termos do presente artigo.

*Artigo 51.º*

**Alterações às designações**

1. Caso a entidade homologadora com poderes de designação constate ou seja informada de que um serviço técnico por ela designado deixou de cumprir os requisitos previstos no presente regulamento ou não cumpre as suas obrigações, restringe, suspende ou revoga a designação, consoante o caso, em função da gravidade do incumprimento em causa.

O Estado-Membro que tiver notificado esse serviço técnico à Comissão de acordo com o artigo 50.º, n.º 1, informa imediatamente a Comissão dessa restrição, suspensão ou revogação.

A Comissão altera, em conformidade, as informações publicadas a que se refere o artigo 50.º, n.º 5.

2. Em caso de restrição, suspensão ou revogação da designação a que se refere o n.º 1, ou quando o serviço técnico tenha cessado a atividade, a entidade homologadora com poderes de designação toma as medidas necessárias para que os processos desse serviço técnico sejam tratados por outro serviço técnico, ou mantidos à disposição da entidade homologadora com poderes de designação ou das autoridades de fiscalização do mercado, se elas o solicitarem.

*Artigo 52.º*

**Contestação da competência dos serviços técnicos**

1. A Comissão investiga todos os casos em relação aos quais tenha dúvidas ou sempre que lhe sejam comunicadas dúvidas quanto à competência de determinado serviço técnico ou quanto ao cumprimento continuado por parte de um serviço técnico dos requisitos exigidos e das responsabilidades que lhe incumbem.

2. O Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação faculta à Comissão, a pedido, toda a informação relacionada com o fundamento da designação ou da manutenção da designação do serviço técnico em causa.

3. A Comissão assegura que todas as informações sensíveis obtidas no decurso das suas investigações são tratadas de forma confidencial.

4. Caso a Comissão determine que um serviço técnico não cumpre ou deixou de cumprir os requisitos para a sua designação, informa, em conformidade, o Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação, com vista a estabelecer, em cooperação com esse Estado-Membro, as medidas corretivas necessárias, e solicita-lhe que tome essas medidas corretivas, incluindo a revogação da designação, se for caso disso.

*Artigo 53.º*

**Obrigações operacionais dos serviços técnicos**

1. Os serviços técnicos desempenham as categorias de atividades para as quais foram designados em nome da entidade homologadora com poderes de designação, segundo os procedimentos de avaliação e ensaio previstos no presente regulamento e nos seus atos delegados e de execução.

Os serviços técnicos supervisionam ou realizam, eles próprios, os ensaios exigidos para a homologação UE ou as inspeções especificadas no presente regulamento ou num dos seus atos delegados ou de execução, salvo quando sejam autorizados procedimentos alternativos.

Os serviços técnicos não podem efetuar ensaios, avaliações ou inspeções para os quais não tenham sido designados.

2. Os serviços técnicos, qualquer que seja a circunstância:

a) Autorizam a entidade homologadora com poderes de designação a assistir à realização da avaliação pelo serviço técnico, se essa entidade considerar que tal é conveniente; e

b) Sem prejuízo do artigo 45.º, n.º 9, e do artigo 54.º, fornecem à entidade homologadora com poderes de designação as informações eventualmente solicitadas relativamente às categorias de atividades que exercem e que são abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

3. Caso um serviço técnico verifique que os requisitos previstos no presente regulamento não foram cumpridos por um fabricante, comunica este facto à entidade homologadora com poderes de designação, que, por sua vez, exige do fabricante em causa a tomada de medidas corretivas adequadas.

A entidade homologadora com poderes de designação não emite qualquer certificado de homologação UE até que o fabricante tenha tomado as medidas corretivas adequadas consideradas suficientes por essa entidade homologadora.

4. Se, no decurso da monitorização da conformidade da produção e na sequência da concessão de um certificado de homologação UE, o serviço técnico, em nome da entidade homologadora com poderes de designação, verificar que um tipo de motor ou uma família de motores deixou de cumprir o disposto no presente regulamento, comunica este facto à referida entidade homologadora com poderes de designação.

A entidade homologadora toma as medidas apropriadas previstas no artigo 26.º.

*Artigo 54.º*

**Obrigações de informação dos serviços técnicos**

1. Os serviços técnicos informam a entidade homologadora com poderes de designação de qualquer:

a) Não conformidade que possa implicar a uma recusa, uma restrição, uma suspensão ou uma retirada de uma homologação UE;

b) Circunstâncias que afetem o âmbito ou as condições da sua designação;

c) Pedido de informação das autoridades de fiscalização do mercado sobre as suas atividades.

2. A pedido da respetiva entidade homologadora com poderes de designação, os serviços técnicos prestam informações sobre as atividades efetuadas no âmbito da respetiva designação e sobre quaisquer outras atividades, nomeadamente atividades transfronteiriças e de subcontratação.

CAPÍTULO XIII

**ATOS DELEGADOS E ATOS DE EXECUÇÃO**

*Artigo 55.º*

**Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar os atos delegados referido no artigo 19.º, n.º 2, no artigo 24.º, n.º 11, no artigo 25.º, n.º 4, no artigo 26.º, n.º 6, no artigo 34.º, n.º 9, no artigo 42.º, n.º 4, no artigo 43.º, n.º 5, e no artigo 48.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 6 de outubro de 2016.

3. A delegação de poderes referida no artigo 19.º, n.º 2, no artigo 24.º, n.º 11, no artigo 25.º, n.º 4, no artigo 26.º, n.º 6, no artigo 34.º, n.º 9, no artigo 42.º, n.º 4, no artigo 43.º, n.º 5, e no artigo 48.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 19.º, n.º 2, do artigo 24.º, n.º 11, do artigo 25.º, n.º 4, do artigo 26.º, n.º 6, do artigo 34.º, n.º 9, do artigo 42.º, n.º 4, do artigo 43.º, n.º 5, e do artigo 48.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 56.º*

**Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico — Veículos a Motor (CTVM), criado pelo artigo 40.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO XIV

**DISPOSIÇÕES FINAIS**

*Artigo 57.º*

**Sanções**

1. Os Estados-Membros estabelecem sanções aplicáveis em caso de violação pelos operadores económicos ou dos OEM do disposto no presente regulamento e nos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Os Estados-Membros notificam a Comissão dessas disposições até 7 de outubro de 2018 e notificam sem demora a Comissão de qualquer alteração posterior das mesmas.

Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para garantir a aplicação das sanções.

2. As violações sujeitas a sanções incluem:

a) A prestação de falsas declarações, em especial durante os procedimentos de homologação UE, procedimentos de recolha ou procedimentos relativos às isenções;

b) A falsificação dos resultados de ensaios no que diz respeito a uma homologação UE ou à monitorização de motores em serviço;

c) A retenção de dados ou especificações técnicas suscetíveis de conduzir à recolha dos motores ou à recusa ou retirada da homologação UE;

d) A utilização de estratégias manipuladoras;

e) A recusa do acesso a informações;

f) A colocação no mercado de motores sujeitos a homologação UE mas que não a tenham obtido ou a falsificação de documentos ou marcações regulamentares com esse propósito;

g) A colocação no mercado de motores de transição e máquinas móveis não rodoviárias nas quais esses motores estão instalados em violação das regras de isenção;

h) A violação das restrições enunciadas no artigo 35.º, n.ºs 3 e 4;

i) A colocação no mercado de um motor modificado de tal modo que deixe de estar em conformidade com as especificações da sua homologação UE;

j) A instalação de um motor numa máquina móvel não rodoviária para outras utilizações que não a utilização exclusiva prevista no artigo 4.º;

k) A colocação no mercado de um motor para fins especiais nos termos do artigo 34.º, n.º 5 ou 6, para utilização em máquinas móveis não rodoviárias diferentes das previstas nos referidos números;

l) A colocação no mercado de um motor ao abrigo do artigo 34.º, n.ºs 7 ou 8, e do artigo 58.º, n.ºs 9, 10 ou 11, para utilização em máquinas diferentes das previstas nos referidos números;

m) A colocação no mercado de máquinas móveis não rodoviárias nas quais estão instalados motores sujeitos a homologação UE ao abrigo do presente regulamento, mas que não a tenham obtido;

n) A colocação no mercado de máquinas móveis não rodoviárias em violação de uma restrição relativa às máquinas móveis não rodoviárias prevista no artigo 34.º, n.º 8.

*Artigo 58.º*

**Disposições transitórias**

1. Sem prejuízo dos capítulos II e III, o presente regulamento não invalida, antes das datas de colocação no mercado dos motores fixadas no anexo III, qualquer homologação UE ou isenção.

2. As entidades homologadoras podem, nos termos da legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016, continuar a conceder homologações UE até às datas obrigatórias para a homologação UE dos motores fixadas no anexo III e continuar a conceder isenções nos termos dessa legislação até às datas obrigatórias para a colocação no mercado dos motores fixadas no anexo III.

Os Estados-Membros podem, nos termos da legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016, continuar a permitir a colocação no mercado dos motores até às datas obrigatórias para a colocação no mercado dos motores fixadas no anexo III.

3. Em derrogação ao presente regulamento, os motores que já tiverem recebido a homologação UE nos termos da legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016, ou que respeitem os requisitos estabelecidos pela Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) e adotados como fase II da CCNR, no quadro da Convenção Revista para a Navegação no Reno, podem continuar a ser colocados no mercado até às datas de colocação no mercado dos motores estabelecidas no anexo III.

Nesses casos, as autoridades nacionais não podem proibir, restringir ou impedir a colocação no mercado de motores conformes ao tipo homologado.

4. Os motores que em 5 de outubro de 2016 não estavam abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 97/68/CE podem continuar a ser colocados no mercado com base nas legislações nacionais em vigor, caso estas existam, até às datas de colocação no mercado dos motores estabelecidas no anexo III.

5. Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 18.º, n.º 2, e, se aplicável, na Diretiva 2008/57/CE e no Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão ([1]), os motores de transição e, se for caso disso, as máquinas móveis não rodoviárias nas quais esses motores estiverem instalados podem continuar a ser colocados no mercado durante o período de transição desde que a máquina na qual o motor de transição esteja instalado tenha uma data de produção não posterior a 18 meses após o início do período de transição.

No caso dos motores da categoria NRE, os Estados-Membros autorizam uma prorrogação do período de transição e do período de 18 meses a que se refere o primeiro parágrafo por um período adicional de 12 meses para os OEM com uma produção total anual inferior a 100 unidades de máquinas móveis não rodoviárias, equipadas com motores de combustão interna. Para efeitos do cálculo dessa produção total anual, todos os OEM sob o controlo da mesma pessoa singular ou coletiva são considerados como um único OEM.

No caso dos motores da categoria NRE utilizados em gruas móveis, o período de transição e o período de 18 meses referidos no primeiro parágrafo são prorrogados por 12 meses.

No caso dos motores da categoria NRS com uma potência inferior a 19 kW utilizados em sopradores de neve, o período de transição e o período de 18 meses referidos no primeiro parágrafo são prorrogados por 24 meses.

6. Sem prejuízo do disposto no n.º 5 do presente artigo, os motores de transição cumprem pelo menos um dos seguintes requisitos:

a) Estão conformes com os tipos de motor ou as famílias de motores cuja homologação UE tenha caducado por força do artigo 30.º, n.º 2, alínea a), e estão, nas datas de produção dos motores, abrangidos por uma homologação UE válida que cumpra os limites de emissão mais recentes aplicáveis, definidos na legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016;

b) Pertencem a uma gama de potência que não estava sujeita a homologação no que respeita às emissões poluentes a nível da União em 5 de outubro de 2016; ou

c) São utilizados ou destinados a ser utilizados numa aplicação que não estava sujeita a homologação no que respeita às emissões poluentes ao nível da União em 5 de outubro de 2016.

7. O período para a colocação no mercado de motores de transição fica limitado a:

a) 24 meses a contar da data aplicável para a colocação no mercado dos motores fixada no anexo III, no caso a que se refere o n.º 5, primeiro parágrafo;

b) 36 meses a contar da data aplicável para a colocação no mercado dos motores fixada no anexo III, no caso a que se refere o n.º 5, segundo e terceiro parágrafos;

c) 48 meses a contar da data aplicável para a colocação no mercado dos motores fixada no anexo III, no caso a que se refere o n.º 5, quarto parágrafo.

8. Os fabricantes asseguram que os motores de transição colocados no mercado durante o período de transição respeitem a marcação a que se refere o artigo 32.º, n.º 2, alínea d).

([1]) Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

9. Não obstante o disposto no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 18.º, n.º 2, e no artigo 22.º, e por um período que termina no máximo em 17 de setembro de 2026, os Estados-Membros podem autorizar a colocação no mercado de motores da categoria RLL com uma potência útil máxima superior a 2 000 kW que não respeitem os limites de emissão estabelecidos no anexo II, destinados a serem instalados em locomotivas que circulam apenas em redes ferroviárias tecnicamente isoladas com bitola de 1 520 mm. Durante esse período, os motores colocados no mercado cumprem, pelo menos, os limites de emissão que os motores tinham de cumprir para serem colocados no mercado em 31 de dezembro de 2011. As entidades homologadoras dos Estados-Membros concedem a homologação UE e autorizam a colocação no mercado dos referidos motores.

10. Não obstante o disposto no artigo 5.º, n.º 3, e no artigo 18.º, n.º 2, os Estados-Membros autorizam a colocação no mercado de motores de substituição, por um período máximo de 15 anos a contar das datas aplicáveis à colocação no mercado dos motores da fase V estabelecidas no anexo III, desde que os motores pertençam a uma categoria equivalente à categoria NRS com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW ou pertençam a uma categoria equivalente à categoria NRG, caso o motor de substituição e o motor original pertençam a uma categoria de motores ou gama de potência não sujeita a homologação a nível da União em 31 de dezembro de 2016.

11. Não obstante o disposto no artigo 5.º, n.º 3, e no artigo 18.º, n.º 2, os Estados-Membros autorizam a colocação no mercado de motores de substituição, por um período máximo de 20 anos a contar das datas aplicáveis à colocação no mercado dos motores da fase V estabelecidas no anexo III, desde que esses motores:

a) Pertençam à categoria NRE com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW e igual ou inferior a 560 kW e respeitem uma fase de emissões que tenha caducado há não mais de 20 anos antes da sua colocação no mercado e que seja pelo menos tão estrita quanto os limites de emissão que os motores tinham de respeitar quando foram inicialmente colocados no mercado;

b) Pertençam a uma categoria equivalente a NRE e tenham uma potência de referência superior a 560 kW e o motor de substituição e o motor original pertençam a uma categoria de motores ou gama de potência que não estavam sujeitas a homologação ao nível da União em 31 de dezembro de 2016.

12. Os Estados-Membros podem decidir não aplicar o presente regulamento, durante um período que termina no máximo em 17 de setembro de 2026, a motores instalados em máquinas de colheita do algodão.

13. Os fabricantes asseguram que os motores de substituição respeitem a marcação a que se refere o artigo 32.º, n.º 2, alínea e).

*Artigo 59.º*

**Relatório**

1. Até 31 de dezembro de 2021, os Estados-Membros informam a Comissão sobre a aplicação dos procedimentos de homologação UE previstos no presente regulamento.

2. Até 31 de dezembro de 2022, com base nas informações prestadas nos termos do n.º 1, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do presente regulamento.

*Artigo 60.º*

**Reexame**

1. Até 31 de dezembro de 2018, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativo à avaliação da possibilidade de prever medidas harmonizadas para a instalação de dispositivos de recondicionamento para o controlo das emissões em motores instalados em máquinas móveis não rodoviárias que tenham sido já colocadas no mercado da União. Esse relatório trata igualmente das medidas técnicas e regimes de incentivo financeiro, como forma de ajudar os Estados-Membros a cumprir a legislação da União em matéria de qualidade do ar avaliando as eventuais medidas a tomar contra a poluição do ar em áreas densamente povoadas, no devido respeito das regras da União sobre auxílios estatais.

2. Até 31 de dezembro de 2020, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre:

a) A avaliação do potencial suplementar de redução das emissões poluentes, com base nas tecnologias disponíveis e na análise custos/benefício.

Em especial, para os motores das categorias IWP e IWA, a avaliação da exequibilidade técnica e económica:

i) de uma nova redução do valor-limite para as emissões de PN e $NO_x$,

ii) de uma nova redução do fator A para os motores alimentados total ou parcialmente a gás no âmbito de operações com impacto neutro no clima, em comparação com os motores diesel, e

iii) do aditamento de valores-limite de PN para as categorias de motores para as quais o anexo II do presente regulamento não preveja esses valores-limite;

b) A identificação dos tipos de poluentes potencialmente relevantes que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

3. Até 31 de dezembro de 2025, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a utilização das cláusulas de isenção previstas no artigo 34.º, n.ºs 4 e 5, e a monitorização dos resultados dos ensaios relativos às emissões previstos no artigo 19.º e respetivas conclusões.

Além disso, o relatório avalia os ensaios exigidos para a homologação UE previstos nos artigos 24.º e 25.º, com vista nomeadamente a determinar em que medida esses ensaios correspondem a condições reais de funcionamento dos motores, e avalia igualmente a viabilidade de introduzir ensaios de emissão de partículas poluentes como parte dos ensaios de motores em serviço previstos no artigo 19.º.

4. Os relatórios referidos nos n.ºs 2 e 3:

a) Baseiam-se numa consulta das partes interessadas;

b) Têm em conta as normas da União e internacionais aplicáveis; e

c) São, se adequado, acompanhados de propostas legislativas.

*Artigo 61.º*

**Alteração da Diretiva 97/68/CE**

A Diretiva 97/68/CE é alterada do seguinte modo:

1) Ao artigo 9.º, n.º 4-A, da Diretiva 97/68/CE são aditados os seguintes parágrafos:

«Em derrogação ao disposto no primeiro parágrafo, os Estados-Membros podem autorizar, a pedido de um OEM, a colocação no mercado de motores que cumpram os valores-limite de emissão da fase III-A, desde que esses motores se destinem a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias para utilização em atmosferas potencialmente explosivas, como definido no artigo 2.º, ponto 5, da Diretiva 2014/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

Os fabricantes facultam à entidade homologadora as devidas provas de que os motores são exclusivamente instalados em máquinas móveis não rodoviárias certificadas como satisfazendo esses requisitos. Em todos esses motores é aposta, a seguir à marcação regulamentar do motor prevista no ponto 3 do anexo I, uma etiqueta com o texto «Motor a utilizar unicamente em máquinas fabricadas por», seguido do nome do OEM e da referência única associada à derrogação.

Em derrogação ao disposto no primeiro parágrafo, os Estados-Membros podem conceder a homologação UE e autorizar a colocação no mercado de motores da categoria RLL com uma potência útil máxima superior a 2 000kW que não respeitem os limites de emissão estabelecidos no anexo II, destinados a serem instalados em locomotivas que circulam apenas em redes ferroviárias tecnicamente isoladas com bitola de 1 520 mm. Esses motores cumprem, pelo menos, os limites de emissão que os motores tinham de cumprir para serem colocados no mercado em 31 de dezembro de 2011.

(*) Diretiva 2014/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros relativa a aparelhos e sistemas de proteção destinados a ser utilizados em atmosferas potencialmente explosivas (JO L 96 de 29.3.2014, p. 309).»;

2) Ao artigo 10.º é aditado o seguinte número:

«8. Os Estados-Membros podem decidir não aplicar a presente diretiva aos motores instalados nas máquinas de colheita do algodão.».

*Artigo 62.º*

**Alteração do Regulamento (UE) n.º 1024/2012**

Ao anexo do Regulamento (UE) n.º 1024/2012 é aditado o seguinte ponto:

«9. Regulamento (UE) 2016/1628 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e à homologação de motores de combustão interna de máquinas móveis não rodoviárias, que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 e o Regulamento (UE) n.º 167/2013 e altera e revoga a Diretiva 97/68/CE (*): artigo 44.º.

(*) JO L 252 de 16.9.2016, p. 53».

*Artigo 63.º*

**Alteração do Regulamento (UE) n.º 167/2013**

O artigo 19.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013 é alterado do seguinte modo:

1) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. São aplicáveis as disposições relativas às categorias de motores, valores-limite de emissões de escape, ciclos de ensaio, períodos de durabilidade das emissões, requisitos em matéria de emissões de escape, monitorização das emissões de motores em serviço, e realização de medições e ensaios, bem como as disposições transitórias e as disposições que permitem a rápida homologação UE e colocação no mercado de motores da fase V previstas para as máquinas móveis não rodoviárias no Regulamento (UE) 2016/1628 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) e nos atos delegados e de execução adotados ao abrigo desse regulamento.

Para efeitos de colocação no mercado, registo ou entrada em funcionamento de tratores das categorias T2, T4.1 e C2, os motores da gama de potência 56-130 kW que preencham os requisitos da fase III-B devem ser considerados motores de transição, como previsto no artigo 3.º, ponto 32, do Regulamento (UE) 2016/1628.

(*) Regulamento (UE) 2016/1628 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e de homologação de motores de combustão interna para máquinas móveis não rodoviárias, que altera os Regulamentos (UE) 1024/2012 e (UE) n.º 167/2013 e altera e revoga a Diretiva 97/68/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 53).»;

2) Ao n.º 6 é aditado o seguinte parágrafo:

«Em derrogação do princípio estabelecido no segundo parágrafo, a Comissão fica habilitada a alterar até 31 de dezembro de 2016 o Regulamento Delegado (UE) 2015/96 da Comissão (*) de modo a que:

a) Para efeitos de homologação UE para os tratores das categorias T2, T4.1 e C2, o período de adiamento fixado no artigo 11.º, n.º 4, do Regulamento Delegado (UE) 2015/96 seja de quatro anos; e

b) Ao abrigo do regime de flexibilidade referido no artigo 14.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/96, a flexibilidade permitida nos termos do ponto 1.1.1 do anexo V desse regulamento delegado seja aumentada para 150 % para os tratores das categorias T2, T4.1 e C2.

(*) Regulamento Delegado (UE) 2015/96 da Comissão, de 1 de outubro de 2014, que completa o Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, no que respeita aos requisitos de desempenho ambiental e da unidade de propulsão de tratores agrícolas e florestais (JO L 16 de 23.1.2015, p. 1).».

*Artigo 64.º*

**Revogação**

1. Sem prejuízo do artigo 58.º, n.os 1 a 4, do presente regulamento, a Diretiva 97/68/CE é revogada com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2017.

2. As remissões para a diretiva revogada são entendidas como remissões para o presente regulamento.

*Artigo 65.º*

**Entrada em vigor e aplicação**

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

2. O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2017, excetuando o artigo 61.º, que é aplicável a partir de 6 de outubro de 2016.

A partir de 6 de outubro de 2016, as entidades homologadoras não podem recusar a concessão da homologação UE para um novo tipo de motor ou uma nova família de motores, nem proibir a sua colocação no mercado, caso esse tipo de motor ou essa família de motores respeitem os capítulos II, III, IV e VIII e os atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento.

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

Feito em Estrasburgo, em 14 de setembro de 2016.

| *Pelo Parlamento Europeu* | *Pelo Conselho* |
|---|---|
| *O Presidente* | *O Presidente* |
| M. SCHULZ | I. KORČOK |

*ANEXO I*

**Definição das subcategorias de motores referidas no artigo 4.º**

Quadro I-1: Subcategorias da categoria de motores NRE definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 1

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|
| NRE | CI | variável | 0 < P < 8 | NRE-v-1 | Potência útil máxima |
| | CI | | 8 ≤ P < 19 | NRE-v-2 | |
| | CI | | 19 ≤ P < 37 | NRE-v-3 | |
| | CI | | 37 ≤ P < 56 | NRE-v-4 | |
| | todos | | 56 ≤ P < 130 | NRE-v-5 | |
| | | | 130 ≤ P ≤ 560 | NRE-v-6 | |
| | | | P > 560 | NRE-v-7 | |
| | CI | constante | 0 < P < 8 | NRE-c-1 | Potência útil nominal |
| | CI | | 8 ≤ P < 19 | NRE-c-2 | |
| | CI | | 19 ≤ P < 37 | NRE-c-3 | |
| | CI | | 37 ≤ P < 56 | NRE-c-4 | |
| | todos | | 56 ≤ P < 130 | NRE-c-5 | |
| | | | 130 ≤ P < 560 | NRE-c-6 | |
| | | | P > 560 | NRE-c-7 | |

Quadro I-2: Subcategorias da categoria de motores NRG definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 2

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|
| NRG | todos | variável | P > 560 | NRG-v-1 | Potência útil máxima |
| | | constante | P > 560 | NRG-c-1 | Potência útil nominal |

Quadro I-3: Subcategorias da categoria de motores NRSh definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 3

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Cilindrada ($cm^3$) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NRSh | SI | variável ou constante | 0 < P < 19 | SV < 50 | NRSh-v-1a | Potência útil máxima |
| | | | | SV ≥ 50 | NRSh-v-1b | |

Quadro I-4: Subcategorias da categoria de motores NRS definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 4

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Cilindrada ($cm^3$) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NRS | SI | variável, ≥ 3 600 rpm; ou constante | 0 < P < 19 | 80 ≤ SV < 225 | NRS-vr-1a | Potência útil máxima |
| | | | | SV ≥ 225 | NRS-vr-1b | |
| | | variável < 3 600 rpm | | 80 ≤ SV < 225 | NRS-vi-1a | |
| | | | | SV ≥ 225 | NRS-vi-1b | |
| | | variável ou constante | 19 ≤ P < 30 | SV≤ 1 000 | NRS-v-2a | Potência útil máxima |
| | | | | SV > 1 000 | NRS-v-2b | |
| | | | 30 ≤ P < 56 | todas | NRS-v-3 | Potência útil máxima |

No que diz respeito aos motores < 19 kW com SV < 80 $cm^3$ instalados em máquinas que não máquinas portáteis, utilizam-se motores da categoria NRSh.

Quadro I-5: Subcategorias da categoria de motores IWP definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 5

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|
| IWP | todos | variável | 19 ≤ P < 75 | IWP-v-1 | Potência útil máxima |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWP-v-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWP-v-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWP-v-4 | |
| | | constante | 19 ≤ P < 75 | IWP-c-1 | Potência útil nominal |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWP-c-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWP-c-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWP-c-4 | |

Quadro I-6: Subcategorias da categoria de motores IWA definida no artigo 4.º, n.º1, ponto 6

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|
| IWA | todos | variável | 19 ≤ P < 75 | IWA-v-1 | Potência útil máxima |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWA-v-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWA-v-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWA-v-4 | |

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|
| | | constante | 19 ≤ P < 75 | IWA-c-1 | Potência útil nominal |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWA-c-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWA-c-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWA-c-4 | |

Quadro I-7: Subcategorias da categoria de motores RLL definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 7

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|
| RLL | todos | variável | P > 0 | RLL-v-1 | Potência útil máxima |
| | | constante | P > 0 | RLL-c-1 | Potência útil nominal |

Quadro I-8: Subcategorias da categoria de motores RLR definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 8

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|
| RLR | todos | variável | P > 0 | RLR-v-1 | Potência útil máxima |
| | | constante | P > 0 | RLR-c-1 | Potência útil nominal |

Quadro I-9: Subcategorias da categoria de motores SMB definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 9

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|
| SMB | SI | variável ou constante | P > 0 | SMB-v-1 | Potência útil máxima |

Quadro I-10: Subcategorias da categoria de motores ATS definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 10

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Potência de referência |
|---|---|---|---|---|---|
| ATS | SI | variável ou constante | P > 0 | ATS-v-1 | Potência útil máxima |

*ANEXO II*

**Valores-limite de emissões de escape referidos no artigo 18.º, n.º 2**

Quadro II-1: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores NRE definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 1

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC | $NO_x$ | PM | PN | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| Fase V | NRE-v-1<br>NRE-c-1 | 0 < P <8 | CI | 8,00 | ($HC + NO_x \leq 7,50$) | | 0,40 (1) | — | 1,10 |
| Fase V | NRE-v-2<br>NRE-c-2 | 8 ≤ P < 19 | CI | 6,60 | ($HC + NO_x \leq 7,50$) | | 0,40 | — | 1,10 |
| Fase V | NRE-v-3<br>NRE-c-3 | 19 ≤ P < 37 | CI | 5,00 | ($HC + NO_x \leq 4,70$) | | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 1,10 |
| Fase V | NRE-v-4<br>NRE-c-4 | 37 ≤ P < 56 | CI | 5,00 | ($HC + NO_x \leq 4,70$) | | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 1,10 |
| Fase V | NRE-v-5<br>NRE-c-5 | 56 ≤ P < 130 | todos | 5,00 | 0,19 | 0,40 | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 1,10 |
| Fase V | NRE-v-6<br>NRE-c-6 | 130 ≤ P < 560 | todos | 3,50 | 0,19 | 0,40 | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 1,10 |
| Fase V | NRE-v-7<br>NRE-c-7 | P > 560 | todos | 3,50 | 0,19 | 3,50 | 0,045 | — | 6,00 |

(1) 0,60 para motores de injeção direta, com refrigeração por ar e arranque manual.

Quadro II-2: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores NRG definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 2

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC | $NO_x$ | PM | PN | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| Fase V | NRG-v-1<br>NRG-c-1 | P > 560 | todos | 3,50 | 0,19 | 0,67 | 0,035 | — | 6,00 |

Quadro II-3: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores NRSh definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 3

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | $HC + NO_x$ |
|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh |
| Fase V | NRSh-v-1a | 0 < P < 19 | SI | 805 | 50 |
| Fase V | NRSh-v-1b | | | 603 | 72 |

Quadro II-4: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores NRS definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 4

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC + $NO_x$ |
|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh |
| Fase V | NRS-vr-1a<br>NRS-vi-1a | 0 < P < 19 | SI | 610 | 10 |
| Fase V | NRS-vr-1b<br>NRS-vi-1b | | | 610 | 8 |
| Fase V | NRS-v-2a | 19 ≤ P < 30 | | 610 | 8 |
| Fase V | NRS-v-2b<br>NRS-v-3 | 19 ≤ P < 56 | | 4,40 (*) | 2,70 (*) |

(*) A título opcional, como alternativa, qualquer combinação de valores que respeite a equação (HC + $NO_X$) × $CO^{0.784}$ ≤ 8,57, bem como as seguintes condições: CO ≤ 20,6 g/kWh e (HC + $NO_X$) ≤ 2,7 g/kWh.

Quadro II-5: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores IWP definida no artigo 4.º, n.º 5

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC | $NO_x$ | PM | PN | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| Fase V | IWP-v-1<br>IWP-c-1 | 19 ≤ P < 75 | todos | 5,00 | (HC + $NO_x$ ≤ 4,70) | | 0,30 | — | 6,00 |
| Fase V | IWP-v-2<br>IWP-c-2 | 75 ≤ P < 130 | todos | 5,00 | (HC + $NO_x$ ≤ 5,40) | | 0,14 | — | 6,00 |
| Fase V | IWP-v-3<br>IWP-c-3 | 130 ≤ P < 300 | todos | 3,50 | 1,00 | 2,10 | 0,10 | — | 6,00 |
| Fase V | IWP-v-4<br>IWP-c-4 | P ≥ 300 | todos | 3,50 | 0,19 | 1,80 | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 6,00 |

Quadro II-6: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores IWA definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 6

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC | $NO_x$ | PM | PN | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| Fase V | IWA-v-1<br>IWA-c-1 | 19 ≤ P < 75 | todos | 5,00 | (HC + $NO_x$ ≤ 4,70) | | 0,30 | — | 6,00 |
| Fase V | IWA-v-2<br>IWA-c-2 | 75 ≤ P < 130 | todos | 5,00 | (HC + $NO_x$ ≤ 5,40) | | 0,14 | — | 6,00 |

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC | $NO_x$ | PM | PN | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| Fase V | IWA-v-3<br>IWA-c-3 | 130 ≤ P < 300 | todos | 3,50 | 1,00 | 2,10 | 0,10 | — | 6,00 |
| Fase V | IWA-v-4<br>IWA-c-4 | P ≥ 300 | todos | 3,50 | 0,19 | 1,80 | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 6,00 |

Quadro II-7: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores RLL definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 7

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC | $NO_x$ | PM | PN | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| Fase V | RLL-c-1<br>RLL-v-1 | P > 0 | todos | 3,50 | (HC + $NO_x$ ≤ 4,00) | | 0,025 | — | 6,00 |

Quadro II-8: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores RLR definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 8

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC | $NO_x$ | PM | PN | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| Fase V | RLR-c-1<br>RLR-v-1 | P > 0 | todos | 3,50 | 0,19 | 2,00 | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 6,00 |

Quadro II-9: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores SMB definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 9

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | $NO_x$ | HC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh |
| Fase V | SMB-v-1 | P > 0 | SI | 275 | — | 75 |

Quadro II-10: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores ATS definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 10

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC + $NO_x$ |
|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh |
| Fase V | ATS-v-1 | P > 0 | SI | 400 | 8 |

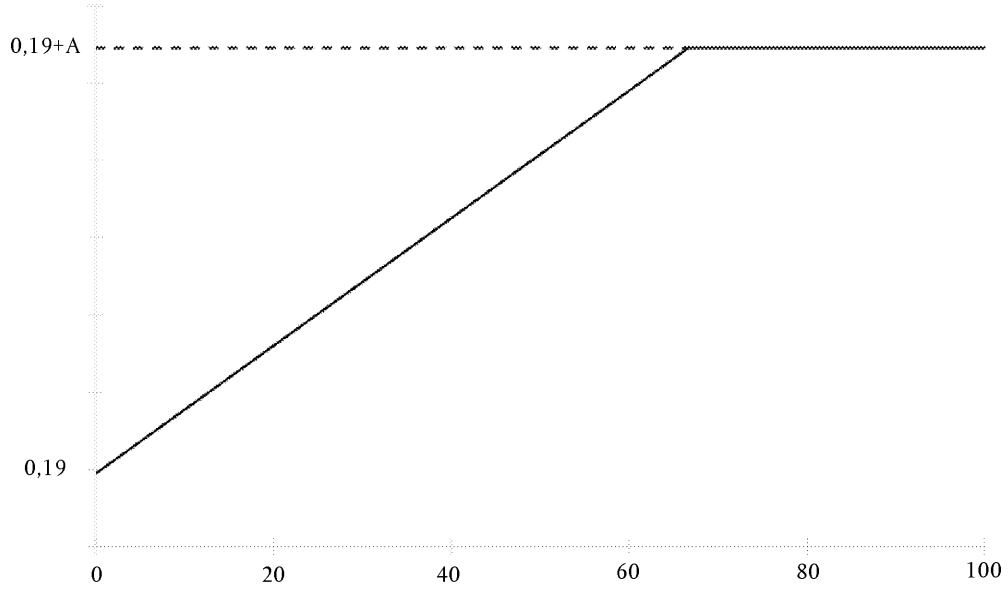
**Disposições específicas em matéria de limites totais de hidrocarbonetos (HC) aplicáveis a motores inteira ou parcialmente alimentados a gás**

1. No que respeita às subcategorias em que se define um fator A, o limite de HC aplicável aos motores inteira ou parcialmente alimentados a gás indicado nos quadros II-1 a II-10 é substituído por um limite calculado segundo a seguinte fórmula:

   HC = 0,19 + (1,5 × A × GER)

   em que GER é a razão média da energia do gás durante o ciclo de ensaio apropriado. Quando se aplicar tanto um ciclo de ensaio em condições estacionárias como um ciclo de ensaio em condições transitórias, a GER é determinada a partir do ciclo de ensaio em condições transitórias com arranque a quente. Quando se aplicar mais do que um ciclo de ensaio em condições estacionárias, a razão média da GER é determinada individualmente para cada ciclo.

   Se o limite calculado para os HC exceder o valor de 0,19 + A, o limite para os HC é regulado para 0,19 + A.




2. No que respeita às subcategorias com um limite combinado de HC e $NO_x$, o valor-limite combinado para os HC e os $NO_x$ é reduzido em 0,19 g/kWh e aplica-se unicamente aos $NO_x$.

3. No que respeita aos motores alimentados a um combustível não gasoso, a fórmula não se aplica.

*ANEXO III*

**Calendário para a aplicação do presente regulamento no que respeita às homologações UE e à colocação no mercado**

Quadro III-1: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores NRE

| Categoria | Tipo de ignição | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologação UE de motores | colocação de motores no mercado |
| NRE | CI | 0 < P < 8 | NRE-v-1<br>NRE-c-1 | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |
| | CI | 8 ≤ P < 19 | NRE-v-2<br>NRE-c-2 | | |
| | CI | 19 ≤ P < 37 | NRE-v-3<br>NRE-c-3 | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |
| | | 37 ≤ P < 56 | NRE-v-4<br>NRE-c-4 | | |
| | todos | 56 ≤ P < 130 | NRE-v-5<br>NRE-c-5 | 1 de janeiro de 2019 | 1 de janeiro de 2020 |
| | | 130 ≤ P < 560 | NRE-v-6<br>NRE-c-6 | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |
| | | P > 560 | NRE-v-7<br>NRE-c-7 | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |

Quadro III-2: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores NRG

| Categoria | Tipo de ignição | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologação UE de motores | colocação de motores no mercado |
| NRG | todos | P > 560 | NRG-v-1<br>NRG-c-1 | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |

Quadro III-3: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores NRSh

| Categoria | Tipo de ignição | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologação UE de motores | colocação de motores no mercado |
| NRSh | SI | 0 < P < 19 | NRSh-v-1a<br>NRSh-v-1b | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |

Quadro III-4: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores NRS

| Categoria | Tipo de ignição | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologação UE de motores | colocação de motores no mercado |
| NRS | SI | 0 < P < 56 | NRS-vr-1a<br>NRS-vi-1a<br>NRS-vr-1b<br>NRS-vi-1b<br>NRS-v-2a<br>NRS-v-2b<br>NRS-v-3 | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |

Quadro III-5: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores IWP

| Categoria | Tipo de ignição | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologação UE de motores | colocação de motores no mercado |
| IWP | todos | 19 < P < 300 | IWP-v-1<br>IWP-c-1<br>IWP-v-2<br>IWP-c-2<br>IWP-v-3<br>IWP-c-3 | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |
| | | P ≥ 300 | IWP-v-4<br>IWP-c-4 | 1 de janeiro de 2019 | 1 de janeiro de 2020 |

Quadro III-6: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores IWA

| Categoria | Tipo de ignição | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologação UE de motores | colocação de motores no mercado |
| IWA | todos | 19 ≤ P < 300 | IWA-v-1<br>IWA-c-1<br>IWA-v-2<br>IWA-c-2<br>IWA-v-3<br>IWA-c-3 | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |
| | | P ≥ 300 | IWA-v-4<br>IWA-c-4 | 1 de janeiro de 2019 | 1 de janeiro de 2020 |

Quadro III-7: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores RLL

| Categoria | Tipo de ignição | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologação UE de motores | colocação de motores no mercado |
| RLL | todos | P > 0 | RLL-v-1<br>RLL-c-1 | 1 de janeiro de 2020 | 1 de janeiro de 2021 |

Quadro III-8: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores RLR

| Categoria | Tipo de ignição | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologação UE de motores | colocação de motores no mercado |
| RLR | todos | P > 0 | RLR-v-1<br>RLR-c-1 | 1 de janeiro de 2020 | 1 de janeiro de 2021 |

Quadro III-9: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores SMB

| Categoria | Tipo de ignição | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologação UE de motores | colocação de motores no mercado |
| SMB | SI | P > 0 | SMB-v-1 | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |

Quadro III-10: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores ATS

| Categoria | Tipo de ignição | Gama de potência (kW) | Subcategoria | Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologação UE de motores | colocação de motores no mercado |
| ATS | SI | P > 0 | ATS-v-1 | 1 de janeiro de 2018 | 1 de janeiro de 2019 |

*ANEXO IV*

**Ciclos de ensaio em condições estacionárias não rodoviários (NRSC)**

Quadro IV-1: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria NRE

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| NRE | variável | Motor de velocidade variável com uma potência de referência inferior a 19 kW | NRE-v-1<br>NRE-v-2 | G2 ou C1 |
| | | Motor de velocidade variável com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW, mas não superior a 560 kW | NRE-v-3<br>NRE-v-4<br>NRE-v-5<br>NRE-v-6 | C1 |
| | | Motor de velocidade variável com uma potência de referência superior a 560 kW | NRE-v-7 | C1 |
| | constante | Motor de velocidade constante | NRE-c-1<br>NRE-c-2<br>NRE-c-3<br>NRE-c-4<br>NRE-c-5<br>NRE-c-6<br>NRE-c-7 | D2 |

Quadro IV-2: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria NRG

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| NRG | variável | Motor de velocidade variável para grupo eletrogéneo | NRG-v-1 | C1 |
| | constante | Motor de velocidade constante para grupo eletrogéneo | NRG-c-1 | D2 |

Quadro IV-3: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria NRSh

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| NRSh | variável ou constante | Motor com uma potência de referência não superior a 19 kW, para utilização em máquinas portáteis | NRSh-v-1a<br>NRSh-v-1b | G3 |

Quadro IV-4: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria NRS

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| NRS | variável < 3 600 rpm | Motor de velocidade variável com uma potência de referência não superior a 19 kW, destinado a funcionar a uma velocidade < 3 600 rpm | NRS-vi-1a<br>NRS-vi-1b | G1 |

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| | variável, ≥ 3 600 rpm; ou constante | Motor de velocidade variável com uma potência de referência não superior a 19 kW, destinado a funcionar a uma velocidade ≥ 3 600 rpm; motor de velocidade constante com uma potência de referência não superior a 19 kW | NRS-vr-1a<br>NRS-vr-1b | G2 |
| | variável ou constante | Motor com uma potência de referência compreendida entre 19 kW e 30 kW e com uma cilindrada total inferior a 1 litro | NRS-v-2a | G2 |
| | | Motor com uma potência de referência superior a 19 kW, que não motores com uma potência de referência compreendida entre 19 kW e 30 kW e com uma cilindrada total inferior a 1 litro | NRS-v-2b<br>NRS-v-3 | C2 |

Quadro IV-5: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria IWP

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| IWP | variável | Motor de velocidade variável destinado a propulsão que funciona com curva de hélice de passo fixo | IWP-v-1<br>IWP-v-2<br>IWP-v-3<br>IWP-v-4 | E3 |
| | constante | Motor de velocidade constante destinado a propulsão que funciona com uma hélice de passo controlável ou acoplada eletricamente | IWP-c-1<br>IWP-c-2<br>IWP-c-3<br>IWP-c-4 | E2 |

Quadro IV-6: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria IWA

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| IWA | variável | Motor de velocidade variável destinado a funções auxiliares em embarcações de navegação interior | IWA-v-1<br>IWA-v-2<br>IWA-v-3<br>IWA-v-4 | C1 |
| | constante | Motor de velocidade constante destinado a funções auxiliares em embarcações de navegação interior | IWA-c-1<br>IWA-c-2<br>IWA-c-3<br>IWA-c-4 | D2 |

Quadro IV-7: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria RLL

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| RLL | variável | Motor de velocidade variável para a propulsão de locomotivas | RLL-v-1 | F |
| | constante | Motor de velocidade constante para a propulsão de locomotivas | RLL-c-1 | D2 |

Quadro IV-8: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria RLR

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| RLR | variável | Motor de velocidade variável para a propulsão de automotoras | RLR-v-1 | C1 |
| | constante | Motor de velocidade constante para a propulsão de automotoras | RLR-c-1 | D2 |

Quadro IV-9: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria SMB

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| SMB | variável ou constante | Motores para a propulsão de motas de neve | SMB-v-1 | H |

Quadro IV-10: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria ATS

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| ATS | variável ou constante | Motores para a propulsão de VTT ou SbS | ATS-v-1 | G1 |

**Ciclos de ensaio em condições transitórias não rodoviários**

Quadro IV-11: Ciclos de ensaio em condições transitórias não rodoviários para motores da categoria NRE

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | |
|---|---|---|---|---|
| NRE | variável | Motor de velocidade variável com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW, mas não superior a 560 kW | NRE-v-3<br>NRE-v-4<br>NRE-v-5<br>NRE-v-6 | NRTC |

Quadro IV-12: Ciclos de ensaio em condições transitórias não rodoviários para motores da categoria NRS ([1])

| Categoria | Velocidade de operação | Finalidade | Subcategoria | |
|---|---|---|---|---|
| NRS | variável ou constante | Motor com uma potência de referência superior a 19 kW, que não motores com uma potência de referência compreendida entre 19 kW e 30 kW e com uma cilindrada total inferior a 1 litro | NRS-v-2b<br>NRS-v-3 | LSI--NRTC |

([1]) Aplicável apenas a motores com velocidade máxima de ensaio ≤ 3 400 rpm.

*ANEXO V*

**Períodos de durabilidade das emissões (EDP) referidos no artigo 25.º, n.º 1**

Quadro V-1: EDP para a categoria de motores NRE

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|
| NRE | CI | variável | 0 < P < 8 | NRE-v-1 | 3 000 |
| | CI | | 8 ≤ P < 19 | NRE-v-2 | |
| | CI | | 19 ≤ P < 37 | NRE-v-3 | 5 000 |
| | CI | | 37 ≤ P < 56 | NRE-v-4 | 8 000 |
| | todos | | 56 ≤ P < 130 | NRE-v-5 | |
| | | | 130 ≤ P < 560 | NRE-v-6 | |
| | | | P > 560 | NRE-v-7 | |
| | CI | constante | 0 < P < 8 | NRE-c-1 | 3 000 |
| | CI | | 8 ≤ P < 19 | NRE-c-2 | |
| | CI | | 19 ≤ P < 37 | NRE-c-3 | |
| | CI | | 37 ≤ P < 56 | NRE-c-4 | 8 000 |
| | todos | | 56 ≤ P < 130 | NRE-c-5 | |
| | | | 130 ≤ P < 560 | NRE-c-6 | |
| | | | P > 560 | NRE-c-7 | |

Quadro V-2: EDP para a categoria de motores NRG

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|
| NRG | todos | constante | P > 560 | NRG-v-1 | 8 000 |
| | | variável | | NRG-c-1 | |

Quadro V-3: EDP para a categoria de motores NRSh

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Cilindrada ($cm^3$) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NRSh | SI | variável ou constante | 0 < P < 19 | SV < 50 | NRSh-v-1a | 50/125/300 [1] |
| | | | | SV ≥ 50 | NRSh-v-1b | |

[1] As horas EDP correspondem às categorias EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 definidas nos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

Quadro V-4: EDP para a categoria de motores NRS

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Cilindrada ($cm^3$) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NRS | SI | variável ≥ 3 600 rpm; ou constante | 0 < P < 19 | 80 ≤ SV < 225 | NRS-vr-1a | 125/250/500 (1) |
| | | variável < 3 600 rpm | | | NRS-vi-1a | |
| | | variável ≥ 3 600 rpm; ou constante | | SV ≥ 225 | NRS-vr-1b | 250/500/1 000 (1) |
| | | variável < 3 600 rpm | | | NRS-vi-1b | |
| | | variável ou constante | 19 ≤ P < 30 | SV ≤ 1 000 | NRS-v-2a | 1 000 |
| | | | | SV > 1 000 | NRS-v-2b | 5 000 |
| | | | 30 ≤ P < 56 | todas | NRS-v-3 | 5 000 |

(1) As horas EDP correspondem às categorias EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 definidas nos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

Quadro V-5: EDP para a categoria de motores IWP

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|
| IWP | todos | variável | 19 ≤ P < 75 | IWP-v-1 | 10 000 |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWP-v-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWP-v-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWP-v-4 | |
| | | constante | 19 ≤ P < 75 | IWP-c-1 | 10 000 |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWP-c-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWP-c-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWP-c-4 | |

Quadro V-6: EDP para a categoria de motores IWA

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|
| IWA | todos | variável | 19 ≤ P < 75 | IWA-v-1 | 10 000 |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWA-v-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWA-v-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWA-v-4 | |

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | constante | 19 ≤ P < 75 | IWA-c-1 | 10 000 |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWA-c-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWA-c-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWA-c-4 | |

Quadro V-7: EDP para a categoria de motores RLL

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|
| RLL | todos | variável | P > 0 | RLL-v-1 | 10 000 |
| | | constante | P > 0 | RLL-c-1 | |

Quadro V-8: Período de durabilidade das emissões (EDP) para a categoria de motores RLR

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|
| RLR | todos | variável | P > 0 | RLR-v-1 | 10 000 |
| | | constante | P > 0 | RLR-c-1 | |

Quadro V-9: Período de durabilidade das emissões (EDP) para a categoria de motores SMB

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|
| SMB | SI | variável ou constante | P > 0 | SMB-v-1 | 400 (1) |

(1) em alternativa, é permitido um período de durabilidade das emissões de 8 000 km

Quadro V-10: Período de durabilidade das emissões (EDP) para a categoria de motores ATS

| Categoria | Tipo de ignição | Velocidade de operação | Gama de potência (kW) | Subcategoria | EDP (horas) |
|---|---|---|---|---|---|
| ATS | SI | variável ou constante | P > 0 | ATS-v-1 | 500/1 000 (1) |

(1) As horas EDP correspondem às seguintes cilindradas totais dos motores: < 100 $cm^3$/≥ 100 $cm^3$.

*ANEXO VI*

**Valores-limite de emissão dos motores para fins especiais (SPE) referidos no artigo 34.º, n.º 5**

Quadro VI-1: Valores-limite de emissão dos SPE para a categoria de motores NRE

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC | $NO_x$ | PM | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| SPE | NRE-v-1<br>NRE-c-1 | 0 < P < 8 | CI | 8 | 7,5 | | 0,4 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-2<br>NRE-c-2 | 8 ≤ P < 19 | CI | 6,6 | 7,5 | | 0,4 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-3<br>NRE-c-3 | 19 ≤ P < 37 | CI | 5,5 | 7,5 | | 0,6 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-4<br>NRE-c-4 | 37 ≤ P < 56 | CI | 5,0 | 4,7 | | 0,4 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-5<br>NRE-c-5 | 56 ≤ P < 130 | todos | 5,0 | 4,0 | | 0,3 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-6<br>NRE-c-6 | 130 ≤ P < 560 | todos | 3,5 | 4,0 | | 0,2 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-7<br>NRE-c-7 | P > 560 | todos | 3,5 | 6,4 | | 0,2 | 6,0 |

Quadro VI-2: Valores-limite de emissão dos SPE para a categoria de motores NRG

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC | $NO_x$ | PM | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| SPE | NRG-c-1<br>NRG-v-1 | P > 560 | todos | 3,5 | 6,4 | | 0,2 | 6,0 |

Quadro VI-3: Valores-limite de emissão dos SPE para a categoria de motores RLL

| Fase de emissões | Subcategoria de motores | Gama de potência | Tipo de ignição | CO | HC | $NO_x$ | PM | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| SPE | RLL-v-1<br>RLL-c-1 | P ≤ 560 | todos | 3,5 | ($HC + NO_x$ ≤ 4,0) | | 0,2 | 6,0 |
| SPE | RLL-v-1<br>RLL-c-1 | P > 560 kW | todos | 3,5 | 0,5 | 6,0 | 0,2 | 6,0 |
| SPE | RLL-v-1<br>RLL-c-1 | P > 2 000 kW e SVc [1] > 5 litros | todos | 3,5 | 0,4 | 7,4 | 0,2 | 6,0 |

[1] Cilindrada unitária.

# DIRETIVAS

## DIRETIVA (UE) 2016/1629 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**de 14 de setembro de 2016**

**que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ([1]),

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ([2]),

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ([3]),

Considerando o seguinte:

(1) A Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) introduz condições harmonizadas para a emissão dos certificados técnicos das embarcações de navegação interior em todas as vias navegáveis interiores da União.

(2) As prescrições técnicas para as embarcações que navegam no Reno são estabelecidas pela Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR).

(3) As prescrições técnicas estabelecidas nos anexos da Diretiva 2006/87/CE incorporam a maior parte das disposições do Regulamento de inspeção de embarcações do Reno, na versão aprovada pela CCNR em 2004. As condições e as prescrições técnicas para a emissão de certificados de navegação interior ao abrigo do artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno são atualizadas regularmente e reconhecidas como refletindo o estado atual da técnica.

(4) Face aos diferentes quadros jurídicos e prazos aplicáveis aos processos decisórios, é difícil manter a equivalência entre os certificados de navegação interior da União emitidos nos termos da Diretiva 2006/87/CE e os certificados emitidos nos termos do artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno. Daqui decorre uma falta de segurança jurídica, o que tem um impacto potencialmente negativo na segurança da navegação.

(5) Tendo em vista a harmonização ao nível da União e a fim de evitar distorções da concorrência e níveis desiguais de segurança, convém aplicar as mesmas prescrições técnicas a todas as vias navegáveis interiores da União e atualizá-las regularmente.

---

([1]) JO C 177 de 11.6.2014, p. 58.
([2]) JO C 126 de 26.4.2014, p. 48.
([3]) Posição do Parlamento Europeu de 15 de abril de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 16 de junho de 2016 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Posição do Parlamento Europeu de 14 de setembro de 2016.
([4]) Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior e que revoga a Diretiva 82/714/CEE do Conselho (JO L 389 de 30.12.2006, p. 1).

(6) Dado que a CCNR adquiriu competências significativas no desenvolvimento e na atualização das prescrições técnicas aplicáveis às embarcações de navegação interior, essas competências deverão ser plenamente utilizadas em prol das vias navegáveis interiores da União. Um Comité Europeu para a Elaboração de Normas no Domínio da Navegação Interior (CESNI), sob os auspícios da CCNR e aberto a peritos de todos os Estados-Membros, é responsável pela elaboração de normas técnicas no domínio da navegação interior para as quais a União deverá remeter.

(7) Os certificados de navegação interior da União, que atestam o pleno cumprimento das prescrições técnicas pelos veículos aquáticos, deverão ser válidos em todas as vias navegáveis interiores da União.

(8) É conveniente assegurar um maior grau de harmonização das condições que regem a emissão pelos Estados-Membros de certificados suplementares de navegação interior da União para a navegação nas vias das zonas 1 e 2 (estuários) e da zona 4.

(9) No interesse da segurança, a harmonização das normas deverá atingir um nível elevado e ser realizada de forma a não dar origem à redução das normas de segurança nas vias navegáveis interiores da União. Todavia, os Estados-Membros deverão ser autorizados a adotar, após consulta à Comissão, disposições específicas relativas a prescrições técnicas adicionais ou reduzidas para determinadas zonas, desde que as medidas em causa se restrinjam aos domínios indicados nos anexos III e IV.

(10) Embora mantendo um nível adequado de segurança, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de derrogar à presente diretiva em determinados casos relacionados com vias navegáveis que não estejam ligadas a vias navegáveis interiores de outros Estados-Membros ou com determinados veículos aquáticos que navegam exclusivamente numa via navegável nacional. Nos casos em que essas derrogações abranjam todos os veículos aquáticos que naveguem num Estado-Membro, a transposição de todas as obrigações previstas na presente diretiva constituiria uma obrigação desproporcionada e desnecessária. Os Estados-Membros só podem emitir certificados de navegação interior da União se as respetivas obrigações ao abrigo da presente diretiva tiverem sido transpostas.

(11) Deverão ser possíveis derrogações à presente diretiva e o reconhecimento de equivalências para veículos aquáticos específicos a fim de introduzir métodos alternativos, promover a inovação ou evitar custos desproporcionados, desde que seja garantido um nível de segurança equivalente ou adequado. A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão relativamente a essas derrogações e esses reconhecimentos de equivalências. A Comissão deverá ter a possibilidade de remeter para as recomendações do CESNI sobre essas derrogações e esses reconhecimentos de equivalências. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

(12) Por razões de eficiência administrativa, técnica e económica, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de designar autoridades competentes responsáveis por garantir a conformidade com a presente diretiva e a sua correta aplicação de acordo com as respetivas práticas nacionais.

(13) Deverá ser emitido um certificado de navegação interior da União para os veículos aquáticos aprovados numa inspeção técnica efetuada antes da sua entrada em serviço. Esta inspeção deverá ter por objetivo verificar se o veículo aquático satisfaz as prescrições técnicas estabelecidas na presente diretiva. As autoridades competentes dos Estados-Membros deverão poder, em qualquer momento, controlar esse cumprimento e a disponibilidade a bordo de um certificado de navegação interior válido.

(14) É adequado, dentro de certos prazos e em função da categoria de veículo aquático em causa, determinar numa base casuística o prazo de validade dos certificados de navegação interior da União.

(15) A fim de preservar um nível de segurança elevado na navegação interior, é necessário estabelecer disposições pormenorizadas relativas à substituição, renovação e prorrogação de certificados existentes e à emissão de novos certificados de navegação interior da União.

(16) Para garantir uma aplicação eficaz da presente diretiva, deverão ser inseridas na Base de Dados Europeia das Embarcações (BDEE) informações relativas aos veículos de navegação interior para utilização pelas autoridades competentes. A BDEE deverá, nomeadamente, prever uma opção para verificar o historial de eventuais pedidos pendentes de certificados e informações sobre todos os certificados válidos já emitidos para o veículo em questão. A Comissão deverá manter e adaptar a BDEE de modo a que esta possa contribuir plenamente para a aplicação da presente diretiva.

([1]) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

(17) As medidas previstas na Diretiva 2009/100/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) devem permanecer em vigor para as embarcações não abrangidas pela presente diretiva.

(18) A fim de melhorar a clareza da legislação da União, o âmbito de aplicação da Diretiva 2009/100/CE deverá ser adaptado a fim de ter em conta o âmbito de aplicação complementar da presente diretiva e a evolução em matéria de acordos internacionais. A Diretiva 2009/100/CE deverá, por conseguinte, ser alterada.

(19) Deverá ser aplicado um regime transitório aos veículos aquáticos em serviço que não disponham do certificado de navegação interior da União à data da primeira inspeção técnica efetuada ao abrigo das prescrições técnicas revistas estabelecidas na presente diretiva.

(20) Para efeitos de uma melhor regulamentação e simplificação, deverá ser possível remeter na presente diretiva para normas internacionais sem as replicar no quadro jurídico da União.

(21) O CESNI foi criado para facilitar a harmonização das normas técnicas aplicadas no setor da navegação interior em toda a Europa. A fim de garantir um elevado nível de segurança e eficiência da navegação interior, manter a equivalência dos certificados de navegação interior e ter em conta o progresso técnico e científico e outros desenvolvimentos no setor, deverá ser mantida atualizada na presente diretiva a remissão para a Norma Europeia que estabelece as Prescrições Técnicas para a Navegação Interior (norma ES-TRIN) aplicável. Por conseguinte, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia (TFUE) deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à atualização da referência à versão mais recente da norma ES-TRIN e à fixação da data da sua aplicação.

(22) Em casos devidamente justificados por uma análise adequada e na falta de normas internacionais pertinentes e atualizadas para garantir a segurança da navegação ou em que alterações no processo decisório do CESNI comprometam os interesses da União, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração, para salvaguardar os interesses da União, do anexo II da presente diretiva, prevendo as prescrições técnicas adequadas.

(23) A fim de alterar ou complementar certos elementos não essenciais da presente diretiva, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração da classificação de uma via navegável; à especificação adicional dos dados a inserir na BDEE, dos tipos de acesso, bem como das instruções relativas à utilização e funcionamento desta base de dados; à atualização das prescrições técnicas mínimas aplicáveis aos veículos aquáticos que navegam nas vias navegáveis interiores, e à alteração dos anexos III e IV para ter em conta o progresso científico e técnico, do anexo V para atualizar e simplificar as suas disposições processuais e do anexo VI para modificar os critérios para o reconhecimento da classificação das sociedades de forma a garantir a segurança da navegação, bem como à alteração, necessária em virtude da adoção de atos delegados, das referências na presente diretiva aos anexos II e V.

(24) Ao adotar atos delegados, é particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor ([2]). Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(25) A fim de introduzir métodos alternativos, promover a inovação, evitar custos desproporcionados, garantir um processo eficaz de emissão de certificados ou atender a circunstâncias regionais, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito à autorização de certas derrogações às prescrições técnicas para veículos aquáticos específicos, ao reconhecimento de sociedades de classificação e à aprovação de prescrições técnicas adicionais ou reduzidas para embarcações que naveguem em certas zonas que não estejam ligadas a vias navegáveis interiores de outro Estado-Membro. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

([1]) Diretiva 2009/100/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa ao reconhecimento recíproco dos certificados de navegabilidade emitidos para as embarcações de navegação interior (JO L 259 de 2.10.2009, p. 8).

([2]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(26) A fim de assegurar um quadro adequado para a coordenação e a cooperação com as organizações internacionais competentes para a navegação interior, em particular a CCNR, bem como o desenvolvimento de normas técnicas uniformes para a navegação interior para as quais a União e as organizações internacionais possam remeter, a presente diretiva deverá ser sujeita a revisão, em especial no que respeita à eficácia das medidas por ela introduzidas, bem como aos mecanismos de cooperação com as organizações internacionais competentes para a navegação interior, a fim de lograr um conjunto único e uniforme de normas técnicas.

(27) Na Dinamarca, na Estónia, na Irlanda, na Grécia, em Espanha, em Chipre, na Letónia, em Malta, em Portugal, na Eslovénia e na Finlândia não existem vias navegáveis interiores, ou a navegação interior não é utilizada de forma significativa. Por conseguinte, seria desproporcionado e desnecessário obrigar esses Estados-Membros a transporem e aplicarem a presente diretiva.

(28) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, estabelecer as prescrições técnicas necessárias para garantir a segurança das embarcações de navegação interior da União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar aquele objetivo.

(29) A Diretiva 2006/87/CE deverá, por conseguinte, ser revogada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

CAPÍTULO 1

## ÂMBITO, DEFINIÇÕES E ZONAS DAS VIAS DE ÁGUA

*Artigo 1.º*

### Objeto

A presente diretiva estabelece:

a) As prescrições técnicas necessárias para garantir a segurança dos veículos aquáticos que navegam nas vias navegáveis interiores a que se refere o artigo 4.º; e

b) A classificação dessas vias navegáveis interiores.

*Artigo 2.º*

### Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva é aplicável aos seguintes veículos aquáticos:

a) Embarcações de comprimento (L) igual ou superior a 20 metros;

b) Embarcações em que o produto do comprimento (L) x boca (B) x calado (T) representa um volume igual ou superior a 100 metros cúbicos;

c) Rebocadores e empurradores que se destinam a rebocar ou empurrar os veículos aquáticos a que se referem as alíneas a) e b) ou estruturas flutuantes, ou que se destinam a conduzir a par tais veículos aquáticos ou estruturas flutuantes;

d) Embarcações de passageiros;

e) Estruturas flutuantes.

2. A presente diretiva não é aplicável a:

a) Transbordadores;

b) Embarcações militares;

c) Navios de mar, inclusive rebocadores e empurradores marítimos que:

i) naveguem ou tenham a sua base em águas fluviomarítimas, ou

ii) naveguem temporariamente em vias navegáveis interiores,

na condição de terem pelo menos:

— um certificado que ateste a conformidade com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS), ou um certificado equivalente; um certificado que ateste a conformidade com a Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966, ou um certificado equivalente, e um certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos (IOPP) que ateste a conformidade com a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973/78 (Marpol);

— tratando-se de navios de mar não abrangidos pela Convenção SOLAS, pela Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966, nem pela Convenção Marpol, os certificados pertinentes e as marcas de bordo livre exigidos pela legislação dos seus Estados de bandeira;

— tratando-se de embarcações de passageiros não abrangidas por qualquer das convenções referidas no primeiro travessão, um certificado relativo às regras e normas de segurança para as embarcações de passageiros emitido em conformidade com a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]); ou

— tratando-se de embarcações de recreio não abrangidas por qualquer das convenções referidas no primeiro travessão, um certificado do Estado de bandeira que demonstre um nível adequado de segurança.

*Artigo 3.º*

**Definições**

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

a) «Veículo aquático», uma embarcação ou uma estrutura flutuante;

b) «Embarcação», uma embarcação de navegação interior ou um navio de mar;

c) «Embarcação de navegação interior», uma embarcação destinada exclusiva ou essencialmente a navegar nas vias navegáveis interiores;

d) «Rebocador», uma embarcação especialmente construída para efetuar reboques;

e) «Empurrador», uma embarcação especialmente construída para assegurar a propulsão de comboios empurrados;

f) «Embarcação de passageiros», uma embarcação de excursões diárias ou uma embarcação com cabines construída e preparada para transportar mais de 12 passageiros;

g) «Estrutura flutuante», uma construção flutuante com instalações de trabalho, como gruas, dragas, bate-estacas ou elevadores;

h) «Instalação flutuante», uma construção flutuante normalmente não destinada a ser deslocada, como uma piscina flutuante, uma doca, um embarcadouro ou um hangar para embarcações;

i) «Equipamento flutuante», uma jangada ou construção, um conjunto ou um objeto apto a navegar, excluindo embarcações, estruturas flutuantes ou instalações flutuantes;

([1]) Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

j) «Embarcação de recreio», uma embarcação para desporto ou recreio, excluindo as embarcações de passageiros;

k) «Embarcação rápida», um veículo aquático motorizado capaz de atingir velocidades superiores a 40 km/h em relação à água;

l) «Deslocamento de água», o volume submerso da embarcação, em metros cúbicos;

m) «Comprimento (L)», o comprimento máximo do casco, em metros, excluindo o leme e o gurupés;

n) «Boca (B)», a largura máxima do casco, em metros, medida no exterior do forro (excluindo rodas de pás, cintas de defensa, etc.);

o) «Calado (T)», a distância vertical, em metros, entre o ponto mais baixo do casco, não tomando em consideração a quilha nem outros elementos fixos, e a marca de calado máximo;

p) «Vias navegáveis interligadas», vias navegáveis de um Estado-Membro ligadas a vias navegáveis interiores de outro Estado-Membro por vias navegáveis interiores onde as embarcações abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente diretiva podem navegar ao abrigo da legislação nacional e internacional.

*Artigo 4.º*

**Classificação das vias navegáveis interiores**

1. Para efeitos da presente diretiva, as vias navegáveis interiores da União são classificadas como se segue:

a) Zonas 1, 2, 3 e 4:

   i) Zonas 1 e 2: as vias navegáveis inscritas no capítulo 1 do anexo I;

   ii) Zona 3: as vias navegáveis inscritas no capítulo 2 do anexo I;

   iii) Zona 4: todas as outras vias navegáveis interiores onde os veículos aquáticos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva podem navegar ao abrigo da legislação nacional.

b) Zona R: as vias navegáveis referidas na alínea a) para as quais devem ser emitidos certificados em conformidade com o artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno, com a redação desse artigo em 6 de outubro de 2016.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, no que diz respeito a alterações ao anexo I, a fim de modificar a classificação de uma via navegável, inclusive o aditamento e a supressão de vias navegáveis. Essas alterações ao anexo I apenas podem ser realizadas a pedido do Estado-Membro em causa, para vias navegáveis situadas no seu território.

CAPÍTULO 2

**CERTIFICADOS DE NAVEGAÇÃO**

*Artigo 5.º*

**Cumprimento das prescrições técnicas e de segurança**

1. Os Estados-Membros asseguram que os veículos aquáticos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, que naveguem nas vias navegáveis interiores da União a que se refere o artigo 4.º são construídos e mantidos em conformidade com as prescrições da presente diretiva.

2. O cumprimento por parte de um veículo aquático do disposto no n.º 1 é comprovado por um certificado emitido nos termos da presente diretiva.

*Artigo 6.º*

**Certificados de navegação interior da União**

1. Os certificados de navegação interior da União são emitidos pelas autoridades competentes dos Estados-Membros em conformidade com a presente diretiva. Os Estados-Membros verificam, após a emissão de um certificado de navegação interior da União, se não foi já emitido um certificado válido nos termos do artigo 7.º para o veículo aquático em questão.

2. O certificado de navegação interior da União é realizado segundo o modelo que consta do anexo II.

3. Cada Estado-Membro elabora uma lista das autoridades competentes que emitem o certificado de navegação interior da União e notifica a Comissão, inclusive de eventuais alterações da lista. A Comissão mantém uma lista atualizada das autoridades competentes num sítio *web* adequado.

4. O certificado de navegação interior da União é emitido aos veículos aquáticos após uma inspeção técnica efetuada antes da entrada em serviço do veículo aquático e destinada a verificar se este cumpre as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V.

5. Por ocasião da inspeção técnica prevista no n.º 4 do presente artigo e no artigo 29.º, ou de uma inspeção técnica efetuada a pedido do proprietário do veículo aquático, ou do seu representante, deve verificar-se, se for caso disso, se o veículo aquático cumpre as prescrições adicionais referidas no artigo 23.º, n.ºs 1 e 2.

6. Os procedimentos de apresentação de um pedido de inspeção e para a fixação do local e momento da mesma são da competência das autoridades competentes que emitem o certificado de navegação interior da União. A autoridade competente determina os documentos que lhe devem ser apresentados. Este procedimento é feito de maneira a garantir que a inspeção possa ter lugar num prazo razoável depois da apresentação do pedido.

7. As autoridades competentes dos Estados-Membros, a pedido do proprietário do veículo aquático, ou do seu representante, emitem um certificado de navegação interior da União a um veículo aquático não abrangido pela presente diretiva se o referido veículo satisfizer os requisitos da presente diretiva.

*Artigo 7.º*

**Certificados obrigatórios**

Os veículos aquáticos que naveguem nas vias navegáveis interiores da União a que se refere o artigo 4.º devem estar munidos dos seguintes documentos originais:

a) Se navegarem nas vias navegáveis da zona R:

   — um certificado emitido nos termos do artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno, ou

   — um certificado de navegação interior da União que ateste que o veículo aquático satisfaz plenamente, se for caso disso por força das disposições transitórias ao abrigo do anexo II da presente diretiva para os veículos aquáticos que naveguem no Reno (zona R), as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V da presente diretiva, as quais tenham sido determinadas como equivalentes das prescrições técnicas previstas em aplicação da Convenção Revista para a Navegação do Reno, de acordo com a regras e os procedimentos aplicáveis;

b) Se navegarem noutras vias navegáveis, um certificado de navegação interior da União ou um certificado emitido nos termos do artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno, incluindo, se for caso disso, eventuais certificados suplementares de navegação interior da União em conformidade com o artigo 8.º da presente diretiva.

*Artigo 8.º*

**Certificados suplementares de navegação interior da União**

1. É fornecido um certificado suplementar de navegação interior da União nos termos do artigo 23.º da presente diretiva aos veículos aquáticos munidos de um certificado de navegação interior da União válido ou de um certificado emitido nos termos do artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno.

2. O certificado suplementar de navegação interior da União é estabelecido segundo o modelo que consta do anexo II e é emitido pelas autoridades competentes nas condições estabelecidas para as vias navegáveis em questão.

*Artigo 9.º*

**Certificados provisórios de navegação interior da União**

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros podem emitir um certificado provisório de navegação interior da União para:

a) Veículos aquáticos que se destinem a viajar para determinado local com a autorização da autoridade competente a fim de obterem um certificado de navegação interior da União;

b) Veículos aquáticos cujo certificado de navegação interior da União se tenha extraviado, danificado ou tenha sido temporariamente retirado como referido nos artigos 13.º e 15.º ou nos anexos II e V;

c) Veículos aquáticos cujo certificado de navegação interior da União esteja em processo de emissão após inspeção positiva;

d) Veículos aquáticos que não reúnam todas as condições necessárias para a obtenção do certificado de navegação interior da União em conformidade com os anexos II e V;

e) Veículos aquáticos que tenham sofrido danos de tal ordem que tenham deixado de estar em conformidade com o certificado de navegação interior da União;

f) Instalações flutuantes ou equipamentos flutuantes, no caso de as autoridades competentes em matéria de transportes especiais lhes terem dado autorização para efetuarem um transporte especial sujeito à obtenção do referido certificado provisório de navegação interior da União, em conformidade com os regulamentos da autoridade de navegação competente dos Estados-Membros;

g) Veículos aquáticos que beneficiem de derrogações ao disposto nos anexos II e V nos termos dos artigos 25.º e 26.º da presente diretiva, na pendência da aprovação dos atos de execução pertinentes.

2. O certificado provisório de navegação interior da União é emitido apenas caso a navegabilidade do veículo aquático, da instalação flutuante ou do equipamento flutuante pareça estar suficientemente assegurada. O referido certificado é estabelecido segundo o modelo que consta do anexo II.

3. O certificado provisório de navegação interior da União contém as condições consideradas necessárias pela autoridade competente e é válido:

a) Nos casos referidos no n.º 1, alíneas a), d), e) e f), para uma única viagem determinada, a realizar num prazo adequado, não superior a um mês;

b) Nos casos referidos no n.º 1, alíneas b) e c), por um período adequado;

c) Nos casos referidos no n.º 1, alínea g), por um período de seis meses; o certificado provisório de navegação interior da União pode ser prorrogado por períodos sucessivos de seis meses até à aprovação do respetivo ato de execução.

*Artigo 10.º*

**Validade dos certificados de navegação interior da União**

1. O prazo de validade dos certificados de navegação interior da União emitidos para os veículos aquáticos recém-construídos é determinado pela autoridade competente e não pode exceder:

a) Cinco anos, no caso de embarcações de passageiros e embarcações rápidas;

b) Dez anos, para todos os outros veículos aquáticos.

O prazo de validade deve ser indicado no certificado de navegação interior da União.

2. No caso de veículos aquáticos que já se encontravam em serviço antes de ser efetuada a inspeção técnica, o prazo de validade do certificado de navegação interior da União é determinado caso a caso pela autoridade competente com base no resultado da inspeção. Todavia, o prazo de validade não pode exceder os períodos estabelecidos no n.º 1.

*Artigo 11.º*

**Prorrogação excecional da validade dos certificados de navegação interior da União**

A validade de um certificado de navegação interior da União pode ser excecionalmente prorrogada sem inspeção técnica por um período não superior a seis meses, em conformidade com os anexos II e V, pela autoridade competente que o emitiu ou renovou. A prorrogação da validade deve ser averbada nesse certificado.

*Artigo 12.º*

**Renovação dos certificados de navegação interior da União**

1. Os certificados de navegação interior da União são renovados quando o seu prazo de validade expirar, nas condições estabelecidas no artigo 6.º, na sequência de uma inspeção técnica destinada a verificar se o veículo aquático cumpre as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V. Os certificados de navegação interior da União podem ser renovados por qualquer das autoridades competentes que tenham sido notificadas à Comissão nos termos do artigo 6.º, n.º 3.

2. Caso os certificados de navegação interior da União sejam renovados, são aplicáveis aos veículos aquáticos as disposições transitórias previstas no anexo II, nas condições especificadas nesse anexo.

*Artigo 13.º*

**Substituição dos certificados de navegação interior da União**

Os Estados-Membros estabelecem as condições em que podem ser substituídos os certificados de navegação interior da União válidos que se tenham extraviado ou danificado. Essas condições devem exigir que os veículos aquáticos que requeiram a substituição dos certificados, no caso de perda, apresentem uma declaração de perda do certificado ou, no caso de dano, devolvam o certificado danificado. O certificado de substituição indica que se trata de uma cópia.

*Artigo 14.º*

**Modificações ou reparações importantes do veículo aquático**

Após modificações ou reparações importantes que afetem o cumprimento, por parte dos veículos aquáticos, das prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V relativas à sua solidez estrutural, navegação, manobrabilidade ou características especiais, o veículo é submetido à inspeção técnica prevista no artigo 6.º antes de voltar a ser posto em serviço.

Na sequência dessa inspeção, o certificado de navegação interior da União existente é alterado a fim de refletir as características técnicas alteradas do veículo aquático ou o referido certificado é retirado sendo emitido um novo certificado. Se o novo certificado for emitido num Estado-Membro que não seja aquele em que foi emitido ou renovado o certificado inicial, a autoridade competente que emitiu ou renovou o certificado é informada no prazo de 30 dias a contar da data de emissão do novo certificado.

*Artigo 15.º*

**Indeferimento da emissão ou da renovação e retirada de certificados de navegação interior da União**

1. Todas as decisões de indeferimento da emissão ou da renovação de certificados de navegação interior da União expõem as razões em que se baseiam. O proprietário do veículo aquático, ou o seu representante, é notificado da decisão e informado das vias e prazos de recurso aplicáveis no Estado-Membro em causa.

2. Um certificado de navegação interior da União válido pode ser retirado pela autoridade competente que o emitiu ou renovou se o veículo aquático deixar de satisfazer as prescrições técnicas nele especificadas.

*Artigo 16.º*

**Reconhecimento dos certificados de navegação de veículos aquáticos de países terceiros**

Na pendência da entrada em vigor de acordos sobre o reconhecimento mútuo dos certificados de navegação entre a União e países terceiros, as autoridades competentes de um Estado-Membro podem reconhecer os certificados de navegação de veículos aquáticos de países terceiros para navegação no território desse Estado-Membro.

*Artigo 17.º*

**Registos dos certificados**

Os Estados-Membros asseguram que as suas autoridades competentes conservam um registo de todos os certificados que emitiram ou renovaram nos termos dos artigos 6.º, 8.º, 9.º e 12.º. O referido registo inclui as informações constantes do modelo que consta do anexo II.

CAPÍTULO 3

## IDENTIFICAÇÃO DA EMBARCAÇÃO, INSPEÇÕES E PRESCRIÇÕES TÉCNICAS ALTERADAS

*Artigo 18.º*

### Número único europeu de identificação de embarcação

1. Os Estados-Membros asseguram que seja atribuído a cada veículo aquático um número único europeu de identificação de embarcação (ENI), nos termos dos anexos II e V.

2. Cada veículo aquático tem apenas um ENI que não é alterado durante todo o seu ciclo de vida.

3. Ao emitir um certificado de navegação interior da União, autoridade competente deve incluir-lhe o respetivo ENI.

4. Cada Estado-Membro elabora uma lista que indica as autoridades competentes responsáveis pela atribuição dos ENI e notifica disso a Comissão, bem como de todas as alterações à lista. A Comissão mantém uma lista atualizada das autoridades competentes num sítio *web* adequado.

*Artigo 19.º*

### Base de dados europeia das embarcações

1. A Comissão mantém a BDEE de forma a apoiar medidas administrativas com vista à preservação da segurança e da normalidade da navegação e para assegurar a aplicação da presente diretiva.

O tratamento de dados pessoais efetuado pelos Estados-Membros obedece ao disposto no direito da União sobre a proteção de dados pessoais, em especial o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

O tratamento das informações pela Comissão observa o disposto no Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]).

2. Os Estados-Membros asseguram que, para cada veículo aquático, as autoridades competentes inscrevem sem demora na BDEE:

a) Os dados que identificam e descrevem o veículo aquático nos termos da presente diretiva;

b) Os dados relativos aos certificados emitidos, renovados, substituídos e retirados, bem como à autoridade competente que emite o certificado, nos termos da presente diretiva;

c) Uma cópia digital de todos os certificados emitidos pelas autoridades competentes nos termos da presente diretiva;

d) Os dados de quaisquer pedidos de certificados recusados ou pendentes nos termos da presente diretiva; e

e) Quaisquer alterações aos dados referidos nas alíneas a) a d).

([1]) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral da Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

([2]) Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

3. Os dados referidos no n.º 2 podem ser tratados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, pelas partes contratantes da Convenção Revista para a Navegação do Reno e por países terceiros incumbidos de tarefas relacionadas com a aplicação da presente diretiva e da Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), para os seguintes fins:

a) Aplicar a presente diretiva e a Diretiva 2005/44/CE;

b) Assegurar a gestão do tráfego de navegação e da infraestrutura;

c) Manter ou aplicar a segurança da navegação;

d) Recolher dados estatísticos.

4. A autoridade competente de um Estado-Membro pode transferir dados pessoais para países terceiros ou organizações internacionais, na condição de o fazerem exclusivamente numa base casuística e de se observarem as exigências do Regulamento (UE) 2016/679, em especial as do capítulo V. Os Estados-Membros asseguram que a transferência é necessária para os fins referidos no n.º 3 do presente artigo. Asseguram também que o país terceiro ou a organização internacional não transfere os dados para outro país terceiro ou organização internacional, salvo se lhe for dada autorização expressa por escrito e cumprir as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado-Membro.

5. A Comissão pode, numa base casuística, transferir dados pessoais para uma autoridade de um país terceiro ou uma organização internacional ou dar-lhe acesso à BDEE, desde que a transferência ou o acesso sejam necessários para os fins referidos no n.º 3 do presente artigo, e que se observem as exigências do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 45/2001. A Comissão assegura que a transferência ou o acesso sejam necessários para os fins referidos no n.º 3 do presente artigo. A Comissão assegura também que o país terceiro ou a organização internacional não transfere os dados para outro país terceiro ou organização internacional, salvo se lhe for dada autorização expressa por escrito e se cumprir as condições estabelecidas pela Comissão.

6. A autoridade competente assegura que os dados relativos a um veículo aquático são eliminados da base de dados a que se refere o n.º 1 quando o veículo aquático é abatido.

7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, a fim de especificar:

a) Os dados a incluir na base de dados pelos Estados-Membros;

b) Os tipos de acesso permitidos, tendo em conta as categorias dos destinatários dos dados e os fins para que os dados são tratados a que se refere o n.º 3 do presente artigo;

c) As instruções relativas à utilização e ao funcionamento da base de dados, em especial no que diz respeito às medidas de segurança dos dados, à codificação e tratamento dos dados, e à interligação da base de dados com os registos a que se refere o artigo 17.º.

*Artigo 20.º*

**Realização de inspeções técnicas**

1. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades competentes a que se refere o n.º 3 efetuam as inspeções iniciais, periódicas, especiais e voluntárias referidas na presente diretiva.

2. As referidas autoridades competentes podem abster-se de submeter o veículo aquático, total ou parcialmente, a essa inspeção, se decorrer claramente de um atestado válido, emitido por uma sociedade de classificação reconhecida nos termos do artigo 21.º, que o referido veículo satisfaz total ou parcialmente as prescrições a que se referem os anexos II e V.

([1]) Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (JO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

3. Cada Estado-Membro elabora uma lista que indica as autoridades competentes para efetuarem as inspeções técnicas e notifica disso a Comissão, inclusive de todas as alterações à lista. A Comissão mantém uma lista atualizada das autoridades e organismos de inspeção competentes num sítio *web* adequado.

4. Cada Estado-Membro observa as prescrições específicas respeitantes aos organismos de inspeção e aos pedidos de inspeção, estabelecidas nos anexos II e V.

*Artigo 21.º*

**Reconhecimento das sociedades de classificação**

1. A Comissão adota atos de execução para efeitos de reconhecer as sociedades de classificação que satisfaçam os critérios enunciados no anexo VI ou para lhes retirar o reconhecimento, pelo procedimento previsto nos n.os 2 e 3 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 33.º, n.º 2.

2. O pedido de reconhecimento é apresentado à Comissão pelo Estado-Membro em que a sociedade de classificação tem a sua sede ou uma filial autorizada a atestar que o veículo aquático satisfaz as prescrições a que se referem os anexos II e V nos termos da presente diretiva. O pedido é acompanhado de toda a informação e documentação necessárias para se verificar o respeito dos critérios de reconhecimento.

3. Qualquer Estado-Membro pode apresentar à Comissão um pedido de retirada do reconhecimento se considerar que uma sociedade de classificação deixou de satisfazer os critérios enunciados no anexo VI. O pedido de retirada é acompanhado de provas documentais.

4. As sociedades de classificação que, até 6 de outubro de 2016, tiverem sido reconhecidas nos termos da Diretiva 2006/87/CE mantêm o seu reconhecimento.

5. A Comissão publica pela primeira vez até 7 de outubro de 2017 e mantém atualizada num sítio *web* adequado uma lista das sociedades de classificação reconhecidas nos termos do presente artigo. Os Estados-Membros comunicam à Comissão quaisquer alterações relacionadas com os nomes e endereços das sociedades de classificação para as quais tenham solicitado o reconhecimento.

*Artigo 22.º*

**Controlo do cumprimento**

1. Os Estados-Membros asseguram que as respetivas autoridades competentes podem controlar em qualquer momento se um veículo aquático tem a bordo um certificado válido nos termos do artigo 7.º e se cumpre as prescrições para a emissão do referido certificado.

Em caso de incumprimento das prescrições, as autoridades competentes tomam as medidas adequadas nos termos nos n.os 2 a 5 do presente artigo. As autoridades competentes exigem igualmente que o proprietário do veículo aquático, ou o seu representante, tome todas as medidas necessárias para resolver a situação no prazo por elas estabelecido.

A autoridade competente que emitiu o certificado que se encontra a bordo do veículo aquático é informada desse incumprimento no prazo de sete dias a contar da data do controlo.

2. Caso não se encontre a bordo um certificado válido, o veículo aquático pode ser impedido de prosseguir viagem.

3. Se, no decurso do controlo, as autoridades competentes verificarem que o veículo aquático constitui um perigo manifesto para as pessoas que se encontram a bordo, para o meio ambiente ou para a segurança da navegação, podem impedir o veículo de prosseguir viagem até que tenham sido tomadas as medidas necessárias para sanar a situação.

As autoridades competentes podem igualmente prescrever medidas proporcionadas que permitam ao veículo aquático, eventualmente após a conclusão das operações de transporte, navegar sem perigo até um local onde possa ser inspecionado ou reparado.

4. Um Estado-Membro que impeça um veículo aquático de prosseguir viagem, ou que notifique o proprietário do veículo aquático, ou o seu representante, da sua intenção de o fazer caso não sejam corrigidas as anomalias detetadas, informa no prazo de sete dias a autoridade competente do Estado-Membro que emitiu o certificado do veículo aquático ou que o renovou pela última vez da decisão que adotou ou tenciona adotar.

5. As decisões de imobilização de veículos aquáticos tomadas em aplicação da presente diretiva são devidamente fundamentadas. Essas decisões são notificadas sem demora aos interessados, simultaneamente com a indicação das vias de recurso previstas na legislação em vigor no Estado-Membro em causa e dos prazos aplicáveis.

*Artigo 23.º*

**Prescrições técnicas alteradas para certas zonas**

1. Os Estados-Membros podem, se for caso disso e sob reserva do disposto na Convenção Revista para a Navegação do Reno, adotar prescrições técnicas adicionais às referidas nos anexos II e V para os veículos aquáticos que naveguem nas vias navegáveis das zonas 1 e 2 do respetivo território. Essas prescrições adicionais só incidem nos elementos indicados no anexo III.

2. No caso das embarcações de passageiros que naveguem em vias navegáveis interiores não interligadas da zona 3, cada Estado-Membro pode manter prescrições técnicas adicionais às referidas nos anexos II e V. Essas prescrições adicionais só incidem nos elementos indicados no anexo III.

3. Caso a aplicação das disposições transitórias a que se refere o anexo II dê origem a uma redução das normas de segurança nacionais existentes, um Estado-Membro pode não aplicar essas disposições transitórias às embarcações de passageiros que naveguem nas suas vias navegáveis interiores não interligadas. Nessas circunstâncias, o Estado-Membro em causa pode exigir que, a partir de 30 de dezembro de 2008, essas embarcações de passageiros cumpram plenamente as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V.

4. Os Estados-Membros podem autorizar a aplicação parcial das prescrições técnicas ou estabelecer prescrições técnicas menos restritivas do que as referidas nos anexos II e V relativamente aos veículos aquáticos que naveguem exclusivamente nas vias navegáveis das zonas 3 e 4 situadas no respetivo território. As prescrições técnicas menos restritivas ou a aplicação parcial das prescrições técnicas só podem incidir nos elementos indicados no anexo IV.

5. Caso um Estado-Membro aplique o n.º 1, 2, 3 ou 4, notifica disso a Comissão pelo menos seis meses antes da data de aplicação prevista. A Comissão informa os demais Estados-Membros nessa conformidade.

Nos casos a que se referem os n.os 1 e 2 do presente artigo, a Comissão adota atos de execução a fim de aprovar as prescrições técnicas adicionais. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 33.º, n.º 2.

6. O cumprimento das prescrições técnicas alteradas nos termos dos n.os 1, 2, 3 e 4 é especificado no certificado de navegação interior da União ou no certificado suplementar de navegação interior da União.

*Artigo 24.º*

**Derrogações para certas categorias de veículos aquáticos**

1. Mantendo simultaneamente um nível de segurança adequado, os Estados-Membros podem autorizar derrogações totais ou parciais à presente diretiva para:

a) Os veículos aquáticos que naveguem em vias navegáveis interiores não interligadas;

b) Os veículos aquáticos de porte bruto igual ou inferior a 350 toneladas, ou os veículos aquáticos não destinados ao transporte de mercadorias e com um deslocamento de água inferior a 100 metros cúbicos, cuja quilha tenha sido assente antes de 1 de janeiro de 1950 e que naveguem exclusivamente no seu território.

2. Sem prejuízo da Convenção Revista para a Navegação do Reno, os Estados-Membros podem autorizar, no que diz respeito à navegação no seu território, derrogações à presente diretiva para veículos aquáticos que realizem trajetos circunscritos de interesse local ou em zonas portuárias. As derrogações, bem como os trajetos ou as zonas para que são válidas, são especificadas no certificado do veículo aquático.

3. Os Estados-Membros notificam a Comissão das derrogações autorizadas nos termos dos n.ºs 1 e 2. A Comissão informa os demais Estados-Membros nessa conformidade.

*Artigo 25.º*

**Utilização das novas tecnologias e derrogações para veículos aquáticos específicos**

1. A fim de incentivar a inovação e a utilização das novas tecnologias na navegação interior, a Comissão fica habilitada a adotar atos de execução que permitam derrogações ou reconheçam a equivalência de especificações técnicas para um veículo aquático específico no que respeita:

a) À emissão de um certificado de navegação interior da União que reconheça a utilização ou presença a bordo de materiais, instalações ou equipamentos, ou a adoção de disposições ou aspetos de construção diferentes dos constantes dos anexos II e V, desde que seja assegurado um nível de segurança equivalente;

b) À emissão, a título experimental e por um período limitado, de um certificado de navegação interior da União, que incorpore especificações técnicas novas não contempladas pelas prescrições dos anexos II e V, desde que seja assegurado um nível de segurança adequado.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 33.º, n.º 2.

2. As autoridades competentes de um Estado-Membro especificam as equivalências e derrogações e os reconhecimentos de equivalências aplicáveis, a que se refere o n.º 1, no certificado de navegação interior da União.

*Artigo 26.º*

**Dificuldades**

1. Após o termo de vigência de disposições transitórias relativas às prescrições técnicas estabelecidas no anexo II, a Comissão pode adotar atos de execução que permitam derrogações às prescrições técnicas estabelecidas nesse anexo que tenham estado subordinadas a essas disposições transitórias, caso essas prescrições sejam difíceis de aplicar do ponto de vista técnico ou caso a sua aplicação implique custos desproporcionados.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 33.º, n.º 2.

2. As autoridades competentes de um Estado-Membro especificam as derrogações referidas no n.º 1 no certificado de navegação interior da União.

*Artigo 27.º*

**Registo do equipamento homologado**

A Comissão publica num sítio *web* adequado um registo do equipamento que tenha sido homologado em conformidade com os anexos II e V.

CAPÍTULO 4

**DISPOSIÇÕES FINAIS**

*Artigo 28.º*

**Disposições transitórias relativas ao uso de documentos**

Os documentos que se inscrevem no âmbito de aplicação da presente diretiva, emitidos pelas autoridades competentes dos Estados-Membros ao abrigo da Diretiva 2006/87/CE antes de 6 de outubro de 2016, permanecem válidos até caducarem.

*Artigo 29.º*

**Veículos aquáticos excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 82/714/CEE**

1. É emitido um certificado de navegação interior da União aos veículos aquáticos excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 82/714/CEE do Conselho ([1]), mas abrangidos pela presente diretiva nos termos do artigo 2.º, n.º 1, da mesma, na sequência de uma inspeção técnica destinada a verificar se o veículo aquático cumpre as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V da presente diretiva. Essa inspeção técnica é efetuada quando caducar o certificado atual do veículo aquático, e em qualquer caso, até 30 de dezembro de 2018.

2. Qualquer situação de incumprimento das prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V é especificada no certificado de navegação interior da União. Desde que as autoridades competentes considerem que tais deficiências não constituem um perigo manifesto, os veículos aquáticos referidos no n.º 1 do presente artigo podem continuar a navegar até à substituição ou transformação dos componentes ou espaços cuja não conformidade com as prescrições técnicas tenha sido certificada, após o que esses componentes ou espaços são obrigados a satisfazer as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V.

3. A substituição de peças existentes por peças idênticas ou de tecnologia e conceção equivalentes no decurso de reparações de rotina ou de operações de manutenção não é considerada uma substituição ou uma alteração na aceção do n.º 2.

4. Presume-se que existe perigo manifesto na aceção do n.º 2 do presente artigo nomeadamente quando não sejam satisfeitas as prescrições relativas à solidez estrutural da construção, à navegação ou manobrabilidade ou às características especiais do veículo aquático, em conformidade com as prescrições técnicas referidas a que se referem os anexos II e V. As derrogações previstas nas prescrições técnicas, estabelecidas nos anexos II e V, não devem ser identificadas como deficiências que constituam um perigo manifesto.

([1]) Diretiva 82/714/CEE do Conselho, de 4 de outubro de 1982, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (JO L 301 de 28.10.1982, p. 1).

*Artigo 30.º*

**Disposições transitórias relativas às prescrições temporárias nos termos da Diretiva 2006/87/CE**

As prescrições temporárias adotadas nos termos do artigo 1.06 do anexo II da Diretiva 2006/87/CE permanecem válidas até caducarem.

*Artigo 31.º*

**Adaptação dos anexos**

1. A Comissão adota atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para adaptar o anexo II, atualizando, sem demora indevida, a referência para a versão mais recente da norma ES-TRIN e fixando a data da sua aplicação.

2. Em derrogação do n.º 1, em casos devidamente justificados por uma análise adequada e na falta de normas internacionais pertinentes e atualizadas para garantir a segurança da navegação ou em que alterações no processo decisório do CESNI comprometam os interesses da União, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para alterar o anexo II, a fim de estabelecer prescrições técnicas adequadas.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para adaptar os anexos III e IV ao progresso científico e técnico.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para adaptar o anexo V, a fim de atualizar e simplificar as disposições administrativas.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para adaptar o anexo VI, a fim de alterar os critérios para o reconhecimento da classificação das sociedades para garantir a segurança da navegação.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para atualizar as referências da presente diretiva a determinadas disposições dos anexos II e V, a fim de ter em conta as alterações introduzidas nesses anexos.

*Artigo 32.º*

**Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 4.º, 19.º e 31.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 6 de outubro de 2016. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada tacitamente por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida nos artigos 4.º, 19.º e 31.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos dos artigos 4.º, 19.º e 31.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 33.º*

**Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 7.º da Diretiva 91/672/CEE do Conselho ([1]) (a seguir designado «Comité»). O referido Comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Caso o parecer do comité deva ser obtido por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para dar o parecer, o presidente assim o decidir. Caso o parecer do comité deva ser obtido por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para dar o parecer, o presidente assim o decidir.

*Artigo 34.º*

**Revisão**

A Comissão apresenta, até 7 de outubro de 2021, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho em que procede à revisão da eficácia das medidas introduzidas pela presente diretiva, nomeadamente no que diz respeito à harmonização das prescrições técnicas e ao desenvolvimento de normas técnicas para a navegação interior. O relatório deve reexaminar também os mecanismos de cooperação com as organizações internacionais competentes para a navegação interior. O relatório deve ser acompanhado, se adequado, de uma proposta legislativa para simplificar ainda mais a cooperação e a coordenação, tendo em vista elaborar normas para as quais se possa remeter nos atos jurídicos da União. A Comissão apresenta um relatório similar caso se verifiquem desenvolvimentos importantes no transporte nas vias navegáveis interiores.

*Artigo 35.º*

**Sanções**

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação das disposições nacionais adotadas nos termos da presente diretiva e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

([1]) Diretiva 91/672/CEE do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, sobre o reconhecimento recíproco dos certificados nacionais de condução de embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros por navegação interior (JO L 373 de 31.12.1991, p. 29).

*Artigo 36.º*

**Alteração da Diretiva 2009/100/CE**

A Diretiva 2009/100/CE é alterada do seguinte modo:

1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 1.º*

A presente diretiva aplica-se a embarcações utilizadas no transporte de mercadorias nas vias navegáveis interiores e com um porte bruto de 20 toneladas ou mais:

a) Com um comprimento inferior a 20 metros; e

b) Em que o produto comprimento (L) x boca (B) x calado (T) representa um volume inferior a 100 metros cúbicos.

A presente diretiva não prejudica o Regulamento de Inspeção de Embarcações do Reno nem o Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (ADN).».

2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Quando as embarcações transportem matérias perigosas, na aceção do ADN, os Estados-Membros podem exigir que sejam preenchidas as condições fixadas por este acordo. Podem exigir, a título de prova, a apresentação da autorização prevista nesse acordo.»;

b) No n.º 5, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As condições especiais para o transporte de matérias perigosas são consideradas como preenchidas em todas as vias navegáveis da Comunidade, desde que as embarcações preencham as condições do ADN. A prova do preenchimento dessas condições é fornecida pelo certificado de autorização previsto no n.º 4.».

*Artigo 37.º*

**Transposição**

1. Sem prejuízo do artigo 40.º, os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 7 de outubro de 2018, as quais são aplicáveis a partir dessa data. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são adotadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem nos domínios regulados pela presente diretiva.

3. Os Estados-Membros que, em virtude das derrogações autorizadas em conformidade com o artigo 24.º, n.ºs 1 e 2, não possuam veículos aquáticos sujeitos à presente diretiva que naveguem nas suas vias navegáveis, não são obrigados a transpor o capítulo 2, o artigo 18.º, n.º 3, e os artigos 20.º e 21.º.

*Artigo 38.º*

**Revogação**

A Diretiva 2006/87/CE é revogada com efeitos a partir de 7 de outubro de 2018.

As remissões para a diretiva revogada entendem-se como remissões para a presente diretiva e são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo VII.

*Artigo 39.º*

**Entrada em vigor**

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 40.º*

**Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros com exceção da Dinamarca, Estónia, Irlanda, Grécia, Espanha, Chipre, Letónia, Malta, Portugal, Eslovénia e Finlândia.

Feito em Estrasburgo, em 14 de setembro de 2016.

| *Pelo Parlamento Europeu* | *Pelo Conselho* |
|---|---|
| *O Presidente* | *O Presidente* |
| M. SCHULZ | I. KORČOK |

*LISTA DE ANEXOS*


| | |
|---|---|
| Anexo I: | Lista das vias navegáveis interiores da União repartidas geograficamente nas zonas 1, 2 e 3 |
| Anexo II: | Prescrições técnicas mínimas aplicáveis aos veículos aquáticos que navegam nas vias navegáveis interiores das zonas 1, 2, 3 e 4 |
| Anexo III: | Domínios em que se podem estabelecer prescrições técnicas adicionais para os veículos aquáticos que navegam nas vias navegáveis interiores das zonas 1 e 2 e da zona 3 (não interligada) |
| Anexo IV: | Domínios em que se podem reduzir as prescrições técnicas para os veículos aquáticos que navegam nas vias navegáveis interiores das zonas 3 e 4 |
| Anexo V: | Disposições processuais específicas |
| Anexo VI: | Sociedades de classificação |
| Anexo VII: | Tabela de correspondência |

*ANEXO I*

LISTA DAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES DA UNIÃO EUROPEIA REPARTIDAS GEOGRAFICAMENTE NAS ZONAS 1, 2 E 3

CAPÍTULO 1

**Zona 1**

*Alemanha*

| | |
|---|---|
| Ems | Da linha que une o antigo farol de Greetsiel ao molhe oeste da entrada do porto em Eemshaven em direção ao largo até à latitude 53° 30′ N e à longitude 6° 45′ E, ou seja, ligeiramente ao largo da zona de transbordo para os navios de carga seca no Alte Ems [1] |

[1] No caso das embarcações registadas noutro porto, deve ter¬ se em conta o artigo 32.º do Tratado Ems-Dollart de 8 de abril de 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

*Polónia*

A parte da baía de Pomorska situada a sul da linha que une Nord Perd na Ilha de Rügen ao farol Niechorze.

A parte da baía de Gdańsk situada a sul da linha que une o farol Hel e a boia de entrada do porto de Baltijsk.

*Suécia*

Lago Vänern, delimitado a sul pelo paralelo de latitude que passa pela baliza de Bastugrunds

Göta älv e Rivöfjorden, delimitados a leste pela ponte Älvsborg, a oeste pelo meridiano de longitude que passa pelo farol de Gäveskäre e a sul pelo paralelo de latitude que passa pelo farol de Smörbådan

*Reino Unido*

| | |
|---|---|
| ESCÓCIA | |
| Blue Mull Sound | Entre Gutcher e Belmont |
| Yell Sound | Entre Tofts Voe e Ulsta |
| Sullom Voe | No interior de uma linha que vai da ponta nordeste de Gluss Island até à ponta norte de Calback Ness |
| Dales Voe | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai da ponta norte de Kebister Ness até à costa de Breiwick à longitude 1° 10,8′ W |
| Dales Voe | Verão:<br>idem Lerwick |
| Lerwick | Inverno:<br>no interior de uma zona delimitada a norte por uma linha que vai de Scottle Holm até Scarfi Taing on Bressay e a sul por uma linha que vai de Twageos Point Lighthouse até Whalpa Taing on Bressay |
| Lerwick | Verão:<br>no interior de uma zona delimitada a norte por uma linha que vai de Brim Ness até ao ângulo nordeste de Inner Score e a sul por uma linha que vai da extremidade sul de Ness of Sound até Kirkabisterness |

| | |
|---|---|
| Kirkwall | Entre Kirkwall e Rousay, não a leste de uma linha entre Point of Graand (Egilsay) e Galt Ness (Shapinsay) nem entre Head of Work (Mainland) através do farol de Helliar Holm até ao litoral de Shapinsay; não a noroeste da ponta sudeste de Eynhallow Island, não em direção ao largo e uma linha entre o litoral de Rousay a 59° 10,5′ N 002° 57,1′ W e o litoral de Egilsay a 59° 10′ N 002° 56,4′ W |
| Stromness | Até Scapa mas não fora dos limites de Scapa Flow |
| Scapa Flow | No interior de uma zona delimitada por linhas traçadas de Point of Cletts na Ilha de Hoy até ao ponto de triangulação de Thomson's Hill na Ilha de Fara e daí até Gibraltar Pier na Ilha de Flotta; de St Vincent Pier na Ilha de Flotta até ao ponto mais ocidental de Calf of Flotta; do ponto mais oriental de Calf of Flotta até Needle Point na Ilha de South Ronaldsay e de Ness on Mainland até ao farol de Point of Oxan na Ilha de Graemsay e daí até Bu Point na Ilha de Hoy; e ao largo das águas da zona 2 |
| Balnakiel Bay | Entre Eilean Dubh e A'Chleit |
| Cromarty Firth | No interior de uma linha que vai de North Sutor até ao quebra-mar de Nairn e ao largo das águas da zona 2 |
| Inverness | No interior de uma linha que vai de North Sutor até ao quebra-mar de Nairn e ao largo das águas da zona 2 |
| Rio Tay — Dundee | No interior de uma linha que vai de Broughty Castle até Tayport e ao largo das águas da zona 2 |
| Firth of Forth e Rio Forth | No interior de uma linha que vai de Kirkcaldy até ao rio Portobello e ao largo das águas da zona 2 |
| Solway Firth | No interior de uma linha que vai de Southerness Point até Silloth |
| Loch Ryan | No interior de uma linha que vai de Finnart's Point até Milleur Point e ao largo das águas da zona 2 |
| The Clyde | Limite exterior:<br>uma linha que vai de Skipness até uma posição situada a uma milha a sul de Garroch Head e daí até Farland Head<br>Limite interior no inverno:<br>uma linha que vai do farol de Cloch até Dunoon Pier<br>Limite interior no verão:<br>uma linha que vai de Bogany Point (Isle of Bute) até Skelmorlie Castle e uma linha que vai de Ardlamont Point até à extremidade sul da Baía de Ettrick no interior dos estreitos de Bute (Kyles of Bute)<br>*Nota:* O limite interior de verão acima referido é alargado entre 5 de junho inclusive e 5 de setembro inclusive por uma linha que vai de um ponto situado a duas milhas ao largo da costa de Ayrshire em Skelmorlie Castle até Tomont End (Cumbrae) e uma linha que vai de Portachur Point (Cumbrae) até Inner Brigurd Point, Ayrshire |

| | |
|---|---|
| Oban | No interior de uma zona delimitada a norte por uma linha que vai do farol de Dunollie Point até Ard na Chruidh e a sul por uma linha que vai de Rudha Seanach até Ard na Cuile |
| Kyle of Lochalsh | Através de Loch Alsh até à extremidade de Loch Duich |
| Loch Gairloch | Inverno:<br>nada<br>Verão:<br>A sul de uma linha orientada a leste que vai de Rubha na Moine até Eilan Horrisdale e daí até Rubha nan Eanntag |
| IRLANDA DO NORTE | |
| Belfast Lough | Inverno:<br>nada<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Carrickfergus até Bangor<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Loch Neagh | A uma distância superior a 2 milhas do litoral |
| COSTA LESTE DA INGLATERRA | |
| Rio Humber | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de New Holland até Paull<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Cleethorpes Pier até Patrington Church<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| PAÍS DE GALES E COSTA OESTE DA INGLATERRA | |
| Rio Severn | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de Blacknore Point até Caldicot Pill, Portstkewett<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Barry Dock Pier até Steepholm e daí até Brean Down<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Rio Wye | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de Blacknore Point até Caldicot Pill, Portskewett<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Barry Dock Pier até Steepholm e daí até Brean Down<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Newport | Inverno:<br>nada<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Barry Dock Pier até Steepholm e daí até Brean Down<br>e ao largo das águas da zona 2 |

| | |
|---|---|
| Cardiff | Inverno:<br>nada<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Barry Dock Pier até Steepholm e daí até Brean Down<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Barry | Inverno:<br>nada<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Barry Dock Pier até Steepholm e daí até Brean Down<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Swansea | No interior de uma linha que une as extremidades dos quebra-mares ao largo |
| Menai Straits | Nos limites dos Menai Straits a partir de uma linha que une Llanddwyn Island Light a Dinas Dinlleu e linhas que unem a extremidade sul de Puffin Island a Trwyn DuPoint e a estação de caminhos-de-ferro de Llanfairfechan e ao largo das águas da zona 2 |
| Rio Dee | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de Hilbre Point até Point of Air<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Formby Point até Point of Air<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Rio Mersey | Inverno:<br>nada<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Formby Point até Point of Air<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Preston e Southport | No interior de uma linha que vai de Southport até Blackpool dentro das margens<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Fleetwood | Inverno:<br>nada<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Rossal Point até Humphrey Head<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Rio Lune | Inverno:<br>nada<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Rossal Point até Humphrey Head<br>e ao largo das águas da zona 2 |

| | |
|---|---|
| Heysham | Inverno:<br>nada<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Rossal Point até Humphrey Head |
| Morecambe | Inverno:<br>nada<br>Verão:<br>a partir do interior de uma linha que vai de Rossal Point até Humphrey Head |
| Workington | No interior de uma linha que vai de Southerness Point até Silloth<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| SUL DE INGLATERRA | |
| Rio Colne, Colchester | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de Colne Point até Whitstable<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Clacton Pier até Reculvers |
| Rio Blackwater | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de Colne Point até Whitstable<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Clacton Pier até Reculvers<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Rio Crouch e rio Roach | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de Colne Point até Whitstable<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Clacton Pier até Reculvers<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Rio Tamisa e seus afluentes | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de Colne Point até Whitstable<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Clacton Pier até Reculvers<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Rio Medway e o Swale | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de Colne Point até Whitstable<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Clacton Pier até Reculvers<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Chichester | Interior de Isle of Wight dentro de uma zona delimitada por linhas traçadas entre a flecha da igreja (em West Wittering) e a Trinity Church (em Bembridge), para leste, e entre Needles e Hurst Point, para oeste<br>e ao largo das águas da zona 2 |

| | |
|---|---|
| Porto de Langstone | Interior de Isle of Wight dentro de uma zona delimitada por linhas traçadas entre a flecha da igreja (em West Wittering) e a Trinity Church (em Bembridge), para leste, e entre Needles e Hurst Point, para oeste<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Portsmouth | Interior de Isle of Wight dentro de uma zona delimitada por linhas traçadas entre a flecha da igreja (em West Wittering) e a Trinity Church (em Bembridge), para leste, e entre Needles e Hurst Point, para oeste<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Bembridge, Isle of Wight | Interior de Isle of Wight dentro de uma zona delimitada por linhas traçadas entre a flecha da igreja (em West Wittering) e a Trinity Church (em Bembridge), para leste, e entre Needles e Hurst Point, para oeste<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Cowes, Isle of Wight | Interior de Isle of Wight dentro de uma zona delimitada por linhas traçadas entre a flecha da igreja (em West Wittering) e a Trinity Church (em Bembridge), para leste, e entre Needles e Hurst Point, para oeste<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Southampton | Interior de Isle of Wight dentro de uma zona delimitada por linhas traçadas entre a flecha da igreja (em West Wittering) e a Trinity Church (em Bembridge), para leste, e entre Needles e Hurst Point, para oeste<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Rio Beaulieu | Interior de Isle of Wight dentro de uma zona delimitada por linhas traçadas entre a flecha da igreja (em West Wittering) e a Trinity Church (em Bembridge), para leste, e entre Needles e Hurst Point, para oeste<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Lago Keyhaven | Interior de Isle of Wight dentro de uma zona delimitada por linhas traçadas entre a flecha da igreja (em West Wittering) e a Trinity Church (em Bembridge), para leste, e entre Needles e Hurst Point, para oeste<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Weymouth | Dentro do porto de Portland e entre o rio Wey e o porto de Portland |
| Plymouth | No interior de uma linha que vai de Cawsand ao quebra-mar até Staddon<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Falmouth | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de St. Anthony Head até Rosemullion<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de St. Anthony Head até Nare Point<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Rio Camel | No interior de uma linha que vai de Stepper Point até Trebetherick Point<br>e ao largo das águas da zona 2 |
| Bridgewater | Interior da barra e ao largo das águas da zona 2 |

| | |
|---|---|
| Rio Avon (Avon) | Inverno:<br>no interior de uma linha que vai de Blacknore Point até Caldicot Pill, Portskewett<br>Verão:<br>no interior de uma linha que vai de Barry Pier até Steepholm e daí até Brean Down<br>e ao largo das águas da zona 2 |

**Zona 2**

*República Checa*

Represa de Lipno.

*Alemanha*

| | |
|---|---|
| Ems | da linha que atravessa o Ems junto à entrada do porto de Papenburg entre a antiga estação de bombagem de Diemen e a abertura do dique em Halte até à linha que une o antigo farol de Greetsiel e o molhe oeste da entrada do porto em Eemshaven |
| Jade | no interior da linha que une o antigo farol («Quermarkenfeuer») de Schillig e o campanário de Langwarden |
| Weser | da aresta noroeste da ponte ferroviária de Bremen até à linha que une os campanários de Langwarden e Cappel, incluindo os braços secundários Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm e Schweiburg |
| Elbe com Bützflether<br>Süderelbe (desde o km 0,69 até à foz no Elbe), Ruthenstrom (desde o km 3,75 até à foz no Elbe),<br>Wischhafener Süderelbe (desde o km 8,03 até à foz no Elbe) | do limite inferior do porto de Hamburgo à linha que une a baliza de Döse e a aresta oeste do dique de Friedrichskoog (Dieksand), incluindo o Nebenelbe e os afluentes Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau e Stör (em todos os casos, da foz ao muro da barragem) |
| Meldorfer Bucht | no interior da linha que une a aresta oeste do dique de Friedrichskoog (Dieksand) e a cabeça do molhe oeste em Büsum |
| Eider | da foz do canal de Gieselau (km 22,64) até à linha entre o centro da fortaleza (Tränke) e o campanário de Vollerwiek |
| Canal de Gieslau | da foz no Eider até à foz no canal Nord-Ostsee |
| Flensburger Förde | no interior da linha que une o farol de Kegnäs e Birknack e a norte, desde a fronteira germano-dinamarquesa, no Flensburger Förde |
| Schlei | no interior da linha que une as cabeças do molhe de Schleimünde |
| Eckernförder Bucht | no interior da linha que une Boknis-Eck e a ponta nordeste do continente perto de Dänisch Nienhof |
| Kieler Förde | no interior da linha que une o farol de Bülk e o monumento aos mortos da marinha de Laboe |

| | |
|---|---|
| Nord-Ostsee-Kanal, incluindo Audorfer See e Schirnauer See | da linha que une as cabeças do molhe de Brunsbüttel até à linha que une as luzes de entrada de Kiel-Holtenau e os lagos Obereidersee com Enge, Audorfer See, Borgstedter See com Enge, Schirnauer See, Flemhuder See e o canal de Achterwehrer |
| Trave | da aresta noroeste da ponte ferroviária levadiça em Lübeck, Pötenitzer Wiek e Dassower See até à linha que une as cabeças dos molhes interior sul e exterior norte em Travemünde |
| Leda | da entrada do anteporto da eclusa marítima de Leer à foz no Ems |
| Hunte | do porto de Oldenburg e de 140 m a jusante da Amalienbrücke em Oldenburg à foz no Weser |
| Lesum | da confluência do Hamme e do Wümme (km 0,00) até à foz do Weser |
| Este | da comporta de Buxtehude (km 0,25) até à foz no Elbe |
| Lühe | da comporta de Au-Mühle em Horneburg (km 0,00) até à foz no Elbe |
| Schwinge | da aresta norte da comporta de Salztor em Stade até à foz no Elbe |
| Oste | de 210 m a montante da mediana da ponte rodoviária sobre a barragem de Oste (km 69,360) até à foz no Elbe |
| Pinnau | da aresta sudoeste da ponte ferroviária em Pinneberg até à foz no Elbe |
| Krückau | da aresta sudoeste da ponte que conduz a Wedenkamp em Elmshorn até à foz no Elbe |
| Stör | do fluviómetro de Rensing até à foz no Elbe |
| Freiburger Hafenpriel | da aresta este da eclusa em Freiburg an der Elbe até à foz no Elbe |
| Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff e zona portuária de Wismar | em direção ao largo até uma linha entre Hoher Wieschendorf Huk e o farol de Timmendorf e uma linha que une o farol de Gollwitz na ilha de Poel e a extremidade sul da península de Wustrow |
| Warnow, incluindo o Breitling e braços secundários | a jusante de Mühlendamm, da aresta norte da ponte Geinitzbrücke em Rostock em direção ao largo até uma linha que une os pontos mais a norte dos molhes oeste e este em Warnemünde |
| Águas circundadas pelo continente e pelas penínsulas de Darß e Zingst e as ilhas de Hiddensee e Rügen (incluindo a zona portuária de Stralsund) | expansão em direção ao largo entre<br>a península Zingst e a ilha de Bock: até à latitude 54° 26′ 42′ N<br>as ilhas de Bock e Hiddensee: até à linha que une a ponta norte da ilha de Bock e a ponta sul da ilha de Hiddensee<br>a ilha de Hiddensee e a ilha de Rügen (Bug): até à linha que une a ponta sudeste de Neubessin e Buger Haken |

| | |
|---|---|
| Kleine Jasmunder Bodden | |
| Greifswalder Bodden | a partir do Bodden em direção ao largo até uma linha que une a ponta este de Thiessower Haken (Südperd) à ponta este da ilha de Ruden e prossegue até à ponta norte da ilha de Usedom (54° 10′ 37′ N, 13° 47′ 51′ E) |
| Ryck | para leste da ponte de Steinbecker em Greifswald até à linha que une as cabeças dos molhes |
| Águas circundadas pelo continente e pela ilha de Usedom (o Peenestrom, incluindo a zona portuária de Wolgast e Achterwasser, e o Oder Haff) | para leste até à fronteira com a República da Polónia no Stettiner Haff |
| Uecker | da aresta sudoeste da ponte rodoviária no Uekermünde até à linha que une as cabeças dos molhes |

*Nota:* No caso das embarcações registadas num porto situado noutro Estado, deve ter-se em conta o artigo 32.º do Tratado Ems-Dollart de 8 de abril de 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

*França*

O Gironde, desde o km 48,50 até jusante do ponto da ilha de Patiras e até ao limite transversal do mar definido pela linha que une a Pointe de Grave à Pointe de Suzac;

o Loire, desde Cordemais (km 25) até ao limite transversal do mar definido pela linha que une a Pointe de Mindin à Pointe de Penhoët;

o Sena, desde o início do canal Tancarville até ao limite transversal do mar definido pela linha que une o Cape Hode, na margem direita, ao ponto, na margem esquerda, em que o dique previsto atinge a costa, a jusante de Berville;

o Vilaine, desde o Arzal Dam até ao limite transversal do mar definido pela linha que une a Pointe du Scal à Pointe du Moustoir;

Lago de Genebra.

*Hungria*

Lago Balaton

*Países Baixos*

Dollard

Eems

Waddenzee: incluindo as ligações com o Mar do Norte

IJsselmeer: incluindo o Markermeer e o IJmeer mas excluindo o Gouwzee

Nieuwe Waterweg e Scheur

Calandkanaal a oeste do porto Benelux

Hollands Diep

Breeddiep, Beerkanaal e portos associados

Haringvliet e Vuile Gat: incluindo as vias navegáveis situadas entre Goeree-Overflakkee, por um lado, e Voorne-Putten e Hoeksche Waard, por outro lado

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer e Brouwerschavensche Gat: incluindo todas as vias navegáveis situadas entre Schouwen-Duiveland e Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Escalda oriental e Roompot: incluindo as vias navegáveis situadas entre Walcheren, Noord-Beveland e Zuid-Beveland, por um lado, e Schouwen-Duiveland e Tholen, por outro lado, excluindo o canal Escalda-Reno

Escalda e Escalda ocidental e a sua entrada no mar: incluindo as vias navegáveis situadas entre Zeeuwsch-Vlaanderen, por um lado, e Walcheren e Zuid-Beveland, por outro lado, excluindo o canal Escalda-Reno

*Polónia*

Laguna de Szczecin

Laguna de Kamień

Laguna de Wisła

Baía de Puck

Reserva hídrica de Włocławski

Lago Śniardwy

Lago Niegocin

Lago Mamry

*Suécia*

Göta älv, delimitado a leste pela ponte Göta älv e a oeste pela ponte Älvsborg

*Reino Unido*

| | |
|---|---|
| ESCÓCIA | |
| Scapa Flow | Interior de uma zona delimitada por linhas traçadas de Wharth na ilha de Flotta até Martello Tower em South Walls, e de Point Cletts na ilha de Hoy até ao ponto de triangulação de Thomson Hill na ilha de Fara e daí até Gibraltar Pier na ilha de Flotta |
| Kyle of Durness | Sul de Eilean Dubh |

| | |
|---|---|
| Cromarty Firth | No interior de uma linha entre North Sutor e South Sutor |
| Inverness | No interior de uma linha que vai de Fort George até Chanonry Point |
| Findhorn Bay | Na língua de terra |
| Aberdeen | No interior de uma linha que vai de South Jetty até Abercromby Jetty |
| Montrose Basin | A oeste de uma linha orientada norte-sul que passa pela entrada do porto no farol de Scurdie Ness |
| Rio Tay — Dundee | No interior de uma linha que vai da bacia de maré (bacia de pesca) de Dundee até Craig Head, East Newport |
| Firth of Forth e rio Forth | No interior do estuário de Forth mas não a leste da ponte ferroviária de Forth |
| Dumfries | No interior de uma linha que vai de Airds Point até Scar Point |
| Loch Ryan | No interior de uma linha que vai de Cairn Point até Kircolm Point |
| Ayr Harbour | Dentro da barra |
| The Clyde | A montante das águas da zona 1 |
| Kyles of Bute | Entre Colintraive e Rhubodach |
| Campbeltown Harbour | No interior de uma linha que vai de Macringan's Point até Ottercharach Point |
| Loch Etive | No interior do Loch Etive a montante das quedas de Lora |
| Loch Leven | A montante da ponte em Ballachulish |
| Loch Linnhe | Norte do farol de Corran Point |
| Loch Eil | Todo o loch |
| Caledonian Canal | Lochs Lochy, Oich e Ness |
| Kyle of Lochalsh | No interior de Kyle Akin, nem a oeste do farol de Eilean Ban nem a leste de Eileanan Dubha |
| Loch Carron | Entre Stromemore e Strome Ferry |
| Loch Broom, Ullapool | No interior de uma linha que vai do farol de Ullapool Point até Aultnaharrie |
| Kylesku | Através do Loch Cairnbawn na zona situada entre a extremidade este de Garbh Eilean e a extremidade oeste de Eilean na Rainich |
| Stornoway Harbour | No interior de uma linha que vai de Arnish Point até ao farol de Sandwick Bay, lado no-roeste |

| | |
|---|---|
| The Sound of Scalpay | Não a leste de Berry Cove (Scalpay) nem a oeste de Croc a Loin (Harris) |
| North Harbour, Scalpay e Tarbert Harbour | Até à distância de uma milha do litoral da ilha de Harris |
| Loch Awe | Todo o loch |
| Loch Katrine | Todo o loch |
| Loch Lomond | Todo o loch |
| Loch Tay | Todo o loch |
| Loch Loyal | Todo o loch |
| Loch Hope | Todo o loch |
| Loch Shin | Todo o loch |
| Loch Assynt | Todo o loch |
| Loch Glascarnoch | Todo o loch |
| Loch Fannich | Todo o loch |
| Loch Maree | Todo o loch |
| Loch Gairloch | Todo o loch |
| Loch Monar | Todo o loch |
| Loch Mullardach | Todo o loch |
| Loch Cluanie | Todo o loch |
| Loch Loyne | Todo o loch |
| Loch Garry | Todo o loch |
| Loch Quoich | Todo o loch |
| Loch Arkaig | Todo o loch |
| Loch Morar | Todo o loch |
| Loch Shiel | Todo o loch |
| Loch Earn | Todo o loch |
| Loch Rannoch | Todo o loch |

| | |
|---|---|
| Loch Tummel | Todo o loch |
| Loch Ericht | Todo o loch |
| Loch Fionn | Todo o loch |
| Loch Glass | Todo o loch |
| Loch Rimsdale/nan Clar | Todo o loch |
| IRLANDA DO NORTE | |
| Strangford Lough | No interior de uma linha que vai de Cloghy Point até Dogtail Point |
| Belfast Lough | No interior de uma linha que vai de Holywood até Macedon Point |
| Larne | No interior de uma linha que vai do molhe de Larne até ao embarcadouro do ferry na ilha Magee |
| Rio Bann | Da extremidade dos quebra-mares ao largo até à ponte de Toome |
| Lough Erne | Parte superior e inferior do lago Erne |
| Lough Neagh | Até uma distância de duas milhas do litoral |
| COSTA LESTE DA INGLATERRA | |
| Berwick | No interior dos quebra-mares |
| Warkworth | No interior dos quebra-mares |
| Blyth | No interior das cabeças do molhe exteriores |
| Rio Tyne | Dunston Staithes até às cabeças do molhe de Tyne |
| Rio Wear | Fatfield até às cabeças do molhe de Sunderland |
| Seaham | No interior dos quebra-mares |
| Hartlepool | No interior de uma linha que vai de Middleton Jetty até Old Pier Head<br>No interior de uma linha que une a cabeça do molhe norte e a cabeça do molhe sul |
| Rio Tees | No interior de uma linha para oeste desde Government Jetty até à barragem no Tees |
| Whitby | No interior das cabeças do molhe de Whitby |
| Rio Humber | No interior de uma linha que vai de North Ferriby até South Ferriby |
| Grimsby Dock | No interior de uma linha que vai do molhe oeste da bacia de maré até ao molhe este da bacia de pesca, cais norte |

| | |
|---|---|
| Boston | Dentro de New Cut |
| Rio Dutch | Todo o canal |
| Rio Hull | Beverley Beck até ao rio Humber |
| Kielder Water | Todo o lago |
| Rio Ouse | A jusante da eclusa de Naburn |
| Rio Trent | A jusante da eclusa de Cromwell |
| Rio Wharfe | Da junção com o rio Ouse até à ponte de Tadcaster |
| Scarborough | No interior das cabeças do molhe de Scarborough |
| PAÍS DE GALES E COSTA OESTE DA INGLATERRA | |
| Rio Severn | Norte da linha para oeste desde Sharpness Point (51° 43,4′ N) até Llanthony e Maisemore Weirs e ao largo das águas da zona 3 |
| Rio Wye | Em Chepstow, latitude norte (51° 38,0′ N) até Monmouth |
| Newport | Norte da passagem dos cabos elétricos aéreos em Fifoots Points |
| Cardiff | No interior de uma linha que vai de South Jetty até Penarth Head<br>e as águas fechadas a oeste da barragem da baía de Cardiff |
| Barry | No interior de uma linha que une as extremidades dos quebra-mares ao largo |
| Port Talbot | No interior de uma linha que une as extremidades dos quebra-mares ao largo no rio Afran fora das docas fechadas |
| Neath | No interior de uma linha para norte desde a extremidade no mar do cais para petroleiros da baía de Baglan (51° 37,2′ N, 3° 50,5′ W) |
| Llanelli e Burry Port | No interior de uma zona delimitada por uma linha traçada desde o molhe oeste de Burry Port até Whiteford Point |
| Milford Haven | No interior de uma linha que vai do sul de Hook Point até Thorn Point |
| Fishguard | No interior de uma linha que une as extremidades dos quebra-mares norte e este ao largo |
| Cardigan | No interior dos Narrows em Pen-Yr-Ergyd |
| Aberystwyth | No interior das extremidades dos quebra-mares ao largo |

| | |
|---|---|
| Aberdyfi | No interior de uma linha que vai da gare ferroviária de Aberdyfi até à baliza de Twyni Bach |
| Barmouth | No interior de uma linha que vai da gare ferroviária de Barmouth até Penrhyn Point |
| Portmadoc | No interior de uma linha que vai de Harlech Point até Graig Ddu |
| Holyhead | No interior de uma zona delimitada pelo quebra-mar principal e por uma linha traçada desde a extremidade do quebra-mar até Brynglas Point, baía de Towyn |
| Menai Straits | No interior dos estreitos de Menai entre uma linha que une Aber Menai Point a Belan Point e uma linha que une o molhe de Beaumaris a Pen-y-Coed Point |
| Conway | No interior de uma linha que vai de Mussel Hill até Tremlyd Point |
| Llandudno | No interior do quebra-mar |
| Rhyl | No interior do quebra-mar |
| Rio Dee | A montante de Connah's Quay até ao ponto de extracção de água de Barrelwell Hill |
| Rio Mersey | No interior de uma linha entre o farol de Rock e a doca noroeste de Seaforth mas excluindo as outras docas |
| Preston e Southport | No interior de uma linha que vai de Lytham a Southport e no interior das docas de Preston |
| Fleetwood | No interior de uma linha que vai de Low Light até Knott |
| Rio Lune | No interior de uma linha que vai de Sunderland Point até Chapel Hill até à doca de Glasson inclusive |
| Barrow | No interior de uma linha que une Haws Point, Isle of Walney a Roa Island Slipway |
| Whitehaven | No interior do quebra-mar |
| Workington | No interior do quebra-mar |
| Maryport | No interior do quebra-mar |
| Carlisle | No interior de uma linha que une Point Carlisle a Torduff |
| Coniston Water | Todo o lago |
| Derwentwater | Todo o lago |
| Ullswater | Todo o lago |
| Windermere | Todo o lago |

| | |
|---|---|
| SUL DE INGLATERRA | |
| Blakeney e Morston Porto e arredores | A leste de uma linha na direção sul desde Blakeney Point até à entrada do rio Stiffkey |
| Rio Orwell e rio Stour | Rio Orwell no interior de uma linha que vai do quebra-mar de Blackmanshead até Landguard Point e ao largo das águas da zona 3 |
| Rio Blackwater | Todas as vias navegáveis no interior de uma linha que vai da extremidade sudoeste da ilha de Mersea até Sales Point |
| Rio Crouch e rio Roach | Rio Crouch no interior de uma linha que vai de Holliwell Point até Foulness Point, incluindo o rio Roach |
| Rio Tamisa e seus afluentes | Tamisa a montante de uma linha traçada norte/sul através da extremidade leste do molhe do cais de Denton, Gravesend até à eclusa de Teddington |
| Rio Medway e o Swale | Rio Medway desde uma linha traçada de Garrison Point a Grain Tower, até à eclusa de Allington; e o Swale desde Whitstable até Medway |
| Rio Stour (Kent) | Rio Stour a montante da foz até ao embarcadouro em Flagstaff Reach |
| Porto de Dover | No interior de linhas traçadas através das entradas este e oeste do porto |
| Rio Rother | Rio Rother a montante da estação de sinalização das marés em Camber até à eclusa de Scots Float e à eclusa de entrada no rio Brede |
| Rio Adur e Southwick Canal | No interior de uma linha traçada através da entrada do porto de Shoreham até à eclusa do canal de Southwick e até à extremidade oeste de Tarmac Wharf |
| Rio Arun | Rio Arun a montante do molhe de Littlehampton até à marina de Littlehampton |
| Rio Ouse (Sussex) Newhaven | Rio Ouse desde uma linha traçada através dos molhes de entrada do porto de Newhaven até à extremidade norte do North Quay |
| Brighton | Porto exterior da marina de Brighton no interior de uma linha que vai da extremidade sul do West Quay até à extremidade norte do South Quay |
| Chichester | No interior de uma linha traçada entre Eastoke point e a flecha da igreja, West Wittering e ao largo das águas da Zona 3. |
| Porto de Langstone | No interior de uma linha traçada entre Eastney Point e Gunner Point |
| Portsmouth | No interior de uma linha traçada através da entrada do porto desde Port Blockhouse até Round Tower |
| Bembridge, Isle of Wight | No interior do porto de Brading |
| Cowes, Isle of Wight | Rio Medina no interior de uma linha que vai do farol do quebra-mar na margem este até House Light na margem oeste |

| | |
|---|---|
| Southampton | No interior de uma linha que vai de Calshot Castle até Hook Beacon |
| Rio Beaulieu | No interior do rio Beaulieu não a leste de uma linha norte/sul através de Inchmery House |
| Lago Keyhaven | No interior de uma linha traçada a norte desde Hurst Point Low Light até Keyhaven Marshes |
| Christchurch | The Run |
| Poole | No interior da linha do Chain Ferry entre Sandbanks e South Haven Point |
| Exeter | No interior de uma linha este-oeste que vai de Warren Point até à estação costeira de barcos salva-vidas em face de Checkstone Ledge |
| Teignmouth | No interior do porto |
| Rio Dart | No interior de uma linha que vai de Kettle point até Battery Point |
| Rio Salcombe | No interior de uma linha que vai de Splat Point até Limebury Point |
| Plymouth | No interior de uma linha que vai do molhe de Mount Batten até Raveness Point através das ilhas de Drake; o rio Yealm no interior de uma linha que vai de Warren Point até Misery Point |
| Fowey | Dentro do porto |
| Falmouth | No interior de uma linha que vai de St. Anthony Head até Pendennis Point |
| Rio Camel | No interior de uma linha que vai de Gun Point até Brea Hill |
| Rios Taw e Torridge | No interior de uma linha orientada a 200° desde o farol em Crow Point até à margem em Skern Point |
| Bridgewater | Sul de uma linha para leste desde Stert Point (51° 13,0′ N) |
| Rio Avon (Avon) | No interior de uma linha que vai do molhe de Avonmouth a Wharf Point, até Netham Dam |

CAPÍTULO 2

**Zona 3**

*Bélgica*

Escalda marítimo (a jusante do fundeadouro de Antuérpia)

*Bulgária*

Danúbio: entre o kmf 845,650 e o kmf 374,100

*República Checa*

Represas: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechranice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice e Nové Mlýny III

Lagos com exploração de seixo arenoso: Ostrožná Nová Ves e Tovačov

*Alemanha*

| | |
|---|---|
| Danúbio | De Kelheim (km 2 414,72) até à fronteira germano-austríaca em Jochenstein |
| Reno com Lampertheimer Altrhein (do km 4,75 ao Rijn), Altrhein Stockstadt-Erfelden (do km 9,80 ao Rijn) | da fronteira com a Suíça até à fronteira com os Países Baixos |
| Elbe (Norderelbe), incluindo Süderelbe en Köhlbrand | da foz do canal Elbe-Seiten até ao limite inferior do porto de Hamburgo |
| Müritz | |

*França*

O Adour, desde o Bec du Gave até ao mar;

o Aulne, desde a eclusa em Châteaulin até ao limite transversal do mar definido pela Passage de Rosnoën;

o Blavet, desde Pontivy até ao Pont du Bonhomme;

o canal de Calais;

o Charente, desde a ponte em Tonnay-Charente até ao limite transversal do mar definido pela linha que passa pelo centro do sinal de luz a jusante na margem esquerda e pelo centro do Fort de la Pointe;

o Dordogne, desde a confluência com o Lidoire até ao Bec d'Ambès;

o Garonne, desde a ponte em Castet en Dorthe até ao Bec d'Ambès;

o Gironde, desde o Bec d'Ambès até à linha transversal no km 48,50, passando pelo ponto mais a jusante da ilha de Patiras;

o Hérault, desde o porto de Bessan até ao mar, ao limite superior da zona sujeita à influência das marés;

o Isle, desde a confluência com o Dronne até à confluência com o Dordogne;

o Loire, desde a confluência com o Maine até Cordemais (km 25);

o Marne, desde a ponte em Bonneuil (km 169bis900) e a eclusa em St. Maur até à confluência com o Sena;

o Reno

o Nive, desde a barragem de Haïtze, em Ustaritz, até à confluência com o Adour;

o Oise, desde a eclusa de Janville até à confluência com o Sena;

o Orb, desde Sérignan até ao mar, ao limite superior da zona sujeita à influência das marés;

o Rhône, desde a fronteira com a Suíça até ao mar, com exceção do Petit Rhône;

o Saône, desde o Pont de Bourgogne, em Chalon-sur-Saône, até à confluência com o Rhône;

o Sena, desde a eclusa em Nogent-sur-Seine até ao início do canal de Tancarville;

o Sèvre Niortaise, desde a eclusa em Marans, no limite transversal do mar em frente da guarita, até à foz;

o Somme, desde o lado jusante da ponte de la Portelette, em Abbeville, até ao viaduto da linha de caminho de ferro que liga Noyelles a Saint-Valéry-sur-Somme;

o Vilaine, desde Redon (km 89,345) até à barragem de Arzal;

Lago Amance;

Lago Annecy;

Lago Biscarosse;

Lago Bourget;

Lago Carcans;

Lago Cazaux;

Lago De-Chantecoq;

Lago Guerlédan;

Lago Hourtin;

Lago Lacanau;

Lago Orient;

Lago Pareloup;

Lago Parentis;

Lago Sanguinet;

Lago Serre-Ponçon;

Lago Temple.

*Croácia*

Danúbio: entre o kmf 1 295 + 500 e o kmf 1 433 + 100

Rio Drava: entre o kmf 0 e o kmf 198 + 600

Rio Sava: from rkm 210 + 800 to rkm 594 + 000

Rio Kupa: entre o kmf 0 e o kmf 5 + 900

Rio Una: entre o kmf 0 e o kmf 15

*Hungria*

Danúbio: entre o kmf 1 812 e o kmf 1 433

Danúbio Moson: entre o kmf 14 e o kmf 0

Danúbio Szentendre: entre o kmf 32 e o kmf 0

Danúbio Ráckeve: entre o kmf 58 e o kmf 0

Rio Tisza: entre o kmf 685 e o kmf 160

Rio Dráva: entre o kmf 198 e o kmf 70

Rio Bodrog: entre o kmf 51 e o kmf 0

Rio Kettős-Körös: entre o kmf 23 e o kmf 0

Rio Hármas-Körös: entre o kmf 91 e o kmf 0

Canal Sió: entre o kmf 23 e o kmf 0

Lago Velence

Lago Fertő

*Países Baixos*

Reno

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afgesloten IJ, Noordzeekanaal, porto de IJmuiden, zona portuária de Roterdão, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordische Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche Ijssel, Neder Rijn, Lek, canal Amesterdão-Reno, Veerse Meer, canal Escalda-Reno até à foz no Volkerak, Amer, Bergsche Maas, o rio Mosa a jusante de Venlo, Gooimeer, Europort, canal de Caland (a leste do porto Benelux), Hartelkanaal

*Áustria*

Danúbio: da fronteira com a Alemanha à fronteira com a Eslováquia

Inn: da foz à central eléctrica de Passau-Ingling

Traun: da foz ao km 1,80

Enns: da foz ao km 2,70

March: até ao km 6,00

*Polónia*

— Rio Biebrza desde o estuário do canal Augustowski até ao estuário do rio Narew

— Rio Brda desde a ligação com o canal Bydgoski em Bydgoszcz até ao estuário do rio Wisła

— Rio Bug desde o estuário do rio Muchawiec até ao estuário do rio Narew

— Lago Dąbie até à fronteira com as águas marítimas internas

— Canal Augustowski desde a ligação com o rio Biebrza até à fronteira estatal, juntamente com os lagos situados ao longo do eixo deste canal

— Canal Bartnicki desde o lago Ruda Woda até ao lago Bartężek, juntamente com o lago Bartężek

— Canal Bydgoski

— Canal Elbląski desde o lago Druzno até ao lago Jeziorak e ao lago Szeląg Wielki, juntamente com estes lagos e com os lagos situados no eixo do canal e um ramal na direção de Zalewo desde o lago Jeziorak até ao lago Ewingi, inclusive

— Canal Gliwicki juntamente com o canal Kędzierzyński

— Canal Jagielloński desde a ligação com o rio Elbląg até ao rio Nogat

— Canal Łączański

— Canal Śleśiński com os lagos situados ao longo do eixo deste Canal e do Lago Goplo

— Canal Żerański

— Rio Martwa Wisła desde o rio Wisła em Przegalina até à fronteira com as águas marítimas internas

— Rio Narew desde o estuário do rio Biebrza até ao estuário do rio Wisła, juntamente com o lago Zegrzyński

— Rio Nogat desde o rio Wisła até ao estuário da laguna de Wisła

— Rio Noteć (superior) desde o lago Gopło até à ligação com o canal Górnonotecki e com o canal Górnonotecki, e rio Noteć (inferior) desde a ligação do canal Bydgoski até ao estuário do rio Warta

— Rio Nysa Łużycka desde o Gubin até ao estuário do rio Oder

— Rio Oder desde a cidade de Racibórz até à ligação com o rio Oder oriental que passa a ser o rio Regalica desde a foz de Klucz-Ustowo, juntamente com esse rio e seus afluentes até ao lago Dąbie, assim como um ramal do Oder desde a eclusa de Opatowice até à eclusa da cidade de Wrocław

— Rio Oder ocidental desde o dique de Widuchowa (704,1 km do rio Oder) até ao limite com as águas marítimas interiores, juntamente com os seus afluentes, assim como a foz de Klucz-Ustowo, que une o rio Oder oriental e ocidental

— Rio Parnica e foz do Parnicki desde o rio Oder ocidental até ao limite com as águas marítimas interiores

— Rio Pisa desde o lago Roś até ao estuário do rio Narew

— Rio Szkarpawa desde o rio Wisła até ao estuário da laguna de Wisła

— Rio Warta desde o lago de Ślesińskie até ao estuário do rio Oder

— Sistema de Wielkie Jeziora Mazurskie, que engloba os lagos unidos pelos rios e canais que constituem um eixo principal desde o lago Roś (inclusive) em Pisz até ao canal Węgorzewski (inclusive) em Węgorzewo, juntamente com os lagos Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty e Święcajty, juntamente com o canal Giżycki e o canal Niegociński e o canal Piękna Góra, e um ramal do lago Ryńskie (inclusive) em Ryn até ao lago Nidzkie (até 3 km, limítrofe com a reserva hídrica do lago Nidzkie), juntamente com os lagos Bełdany, Guzianka Mała e Guzianka Wielka

— Rio Wisła desde o estuário do rio Przemsza até à ligação com o canal Łączański e desde o estuário desse canal em Skawina até ao estuário do rio Wisła até à baía de Gdańsk, excluindo a reserva hídrica de Włocławski

*Roménia*

Danúbio: da fronteira entre a Sérvia e a Roménia (km 1 075) ao Mar Negro no canal de Sulina

Canal Danúbio-Mar Negro (64,410 km de comprimento): da confluência com o rio Danúbio, no km 299,300 do Danúbio em Cernavodă (respetivamente km 64,410 do canal), ao porto de Constança Sul-Agigea (km «0» do canal)

Canal Poarta Albă-Midia Năvodari (34,600 km de comprimento): da confluência com o canal Danúbio-Mar Negro no km 29,410 em Poarta Albă (respetivamente km 27,500 do canal) ao porto de Midia (km «0» do canal)

*Eslováquia*

Danúbio: entre o kmf 1 880,26 e o kmf 1 708,20

Canal do Danúbio: entre o kmf 1 851,75 e o kmf 1 811,00

Rio Váh: entre o kmf 0,00 e o kmf 70,00

Rio Morava: entre o kmf 0,00 e o kmf 6,00

Rio Bodrog: entre o kmf 49,68 e o kmf 64,85

Represas: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

*Suécia*

Canal Trollhätte e Göta älv, do paralelo de latitude que passa pela baliza de Bastugrunds até à ponte Göta älv

Lago Mälaren

Portos de Estocolmo, delimitados a noroeste pela ponte Lidingö, a nordeste por uma linha que atravessa o farol de Elfviksgrund com uma orientação a 135-315 graus, e a sul pela ponte Skuru

Canal Södertälje e os portos de Södertälje, delimitados a norte pela eclusa Södertälje e a sul pelo paralelo de latitude N 59° 09′ 00″

*Reino Unido*

| | |
|---|---|
| ESCÓCIA | |
| Leith (Edinburgh) | No interior dos quebra-mares |
| Glasgow | Strathclyde Loch |
| Crinan Canal | De Crinan a Ardrishaig |
| Caledonian Canal | As secções do canal |
| IRLANDA DO NORTE | |
| Rio Lagan | De Lagan Weir a Stranmillis |
| LESTE DA INGLATERRA | |
| Rio Wear (não ligado à maré) | Antiga ponte ferroviária (Durham) até Prebends Bridge (Durham) |
| Rio Tees | A montante da barragem do rio Tees |

| | |
|---|---|
| Grimsby Dock | Interior das eclusas |
| Immingham Dock | Interior das eclusas |
| Hull Docks | Interior das eclusas |
| Boston Dock | Interior das portas de eclusa |
| Aire e Calder Navigation | Goole Docks até Leeds; junção com o canal de Leeds e Liverpool; Bank Dole Junction até Selby (eclusa do rio Ouse); Castleford Junction até Wakefield (eclusa descendente) |
| Rio Ancholme | Eclusa de Ferriby até Brigg |
| Calder e Hebble Canal | Wakefield (eclusa descendente) até à eclusa superior de Broadcut |
| Rio Foss | Da junção (Blue Bridge) com o rio Ouse até Monk Bridge |
| Fossdyke Canal | Junção com o rio Trent até Brayford Pool |
| Goole Dock | Interior das portas de eclusa |
| Hornsea Mere | Todo o canal |
| Rio Hull | Da eclusa de Struncheon Hill até Beverley Beck |
| Market Weighton Canal | Eclusa do rio Humber até à eclusa de Sod Houses |
| New Junction Canal | Todo o canal |
| Rio Ouse | Da eclusa de Naburn até Nun Monkton |
| Sheffield e South Yorkshire Canal | Da eclusa de Keadby até à eclusa de Tinsley |
| Rio Trent | Da eclusa de Cromwell até Shardlow |
| Rio Witham | Da eclusa de Boston até Brayford Poole (Lincoln) |
| PAÍS DE GALES E OESTE DA INGLATERRA | |
| Rio Severn | A montante de Llanthony e de Maisemore Weirs |
| Rio Wye | A montante de Monmouth |
| Cardiff | Lago Roath Park |
| Port Talbot | No interior das docas fechadas |

| | |
|---|---|
| Swansea | No interior das docas fechadas |
| Rio Dee | A montante do ponto de extração de água de Barrelwell Hill |
| Rio Mersey | As docas (excluindo Seaforth Dock) |
| Rio Lune | A montante da doca de Glasson |
| Rio Avon (Midland) | Eclusa de Tewkesbury até Evesham |
| Gloucester | Docas da cidade de Gloucester, canal Gloucester/Sharpness |
| Lago Hollingworth | Todo o lago |
| Manchester Ship Canal | Todo o canal e as docas de Salford incluindo o rio Irwell |
| Lago Pickmere | Todo o lago |
| Rio Tawe | Entre o muro de barragem marítima/marina e o estádio de atletismo de Morfa |
| Lago Rudyard | Todo o lago |
| Rio Weaver | A jusante de Northwich |
| SUL DE INGLATERRA | |
| Rio Nene | Wisbech Cut e rio Nene até à eclusa de Dog-in-a-Doublet |
| Rio Great Ouse | Kings Lynn Cut e rio Great Ouse a jusante da ponte rodoviária de West Lynn |
| Yarmouth | Estuário do rio Yare desde uma linha traçada entre as extremidades dos molhes de entrada norte e sul, incluindo Breydon Water |
| Lowestoft | Porto de Lowestoft a jusante da eclusa de Mutford até uma linha traçada entre os molhes de entrada do anteporto |
| Rios Alde e Ore | A montante da entrada para o rio Ore até Westrow Point |
| Rio Deben | A montante da entrada do rio Deben até Felixstowe Ferry |
| Rio Orwell e rio Stour | Desde uma linha traçada de Fagbury Point a Shotley Point no rio Orwell até à doca de Ipswich; e desde uma linha traçada no sentido norte-sul através de Erwarton Ness no rio Stour até Manningtree |
| Chelmer & Blackwater Canal | A leste da eclusa de Beeleigh |
| Rio Tamisa e seus afluentes | Tamisa a montante da eclusa de Teddington até Oxford |

| | |
|---|---|
| Rio Adur e Southwick Canal | Rio Adur a montante da extremidade oeste de Tarmac Wharf, e no interior do canal de Southwick |
| Rio Arun | Rio Arun a montante da marina de Littlehampton |
| Rio Ouse (Sussex), Newhaven | Rio Ouse a montante da extremidade norte de North Quay |
| Bewl Water | Todo o lago |
| Grafham Water | Todo o lago |
| Rutland Water | Todo o lago |
| Lago Thorpe Park | Todo o lago |
| Chichester | A leste de uma linha que une Cobnor Point e Chalkdock Point |
| Christchurch | No interior do porto de Christchurch excluindo o Run |
| Exeter Canal | Todo o canal |
| Rio Avon (Avon) | Docas da cidade de Bristol<br>De Netham Dam a Pulteney Weir |

*ANEXO II*

PRESCRIÇÕES TÉCNICAS MÍNIMAS APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS AQUÁTICOS QUE NAVEGAM NAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES DAS ZONAS 1, 2, 3 E 4

As prescrições técnicas aplicáveis aos veículos aquáticos são as previstas na norma ES-TRIN 2015/1.

*ANEXO III*

DOMÍNIOS EM QUE SE PODEM ESTABELECER PRESCRIÇÕES TÉCNICAS ADICIONAIS APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS AQUÁTICOS QUE NAVEGAM NAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES DAS ZONAS 1 E 2 E DA ZONA 3 (NÃO INTERLIGADA)

As prescrições técnicas adicionais adotadas por um Estado-Membro, ao abrigo do artigo 23.º, n.ºs 1 e 2, da presente diretiva, para veículos aquáticos que naveguem no seu território estão limitadas aos seguintes domínios:

1. Definições

   — Necessárias para a compreensão das prescrições adicionais

2. Estabilidade

   — Reforço da estrutura

   — Certificado/atestado de uma sociedade de classificação reconhecida

3. Distância de segurança e bordo livre

   — Bordo livre

   — Distância de segurança

4. Estanquidade das aberturas do casco e das superstruturas

   — Superstruturas

   — Portas

   — Janelas e claraboias

   — Escotilhas de porão

   — Outras aberturas (encanamentos de ventilação, encanamentos de escape, etc.)

5. Equipamentos

   — Ferros e amarras

   — Luzes de sinalização

   — Sinais sonoros

   — Agulha de marear

   — Radar

   — Instalações de radiocomunicações

   — Equipamento de salvação

   — Disponibilidade de cartas náuticas

6. Disposições adicionais para as embarcações de passageiros

   — Estabilidade (força do vento, critérios)

   — Equipamento de salvação

   — Bordo livre

   — Distância de segurança

   — Visibilidade da casa do leme

7. Comboios e transporte de contentores
   — Ligação empurrador-barcaça
   — Estabilidade dos veículos aquáticos ou das barcaças que transportam contentores

*ANEXO IV*

DOMÍNIOS EM QUE SE PODEM REDUZIR AS PRESCRIÇÕES TÉCNICAS PARA OS VEÍCULOS AQUÁTICOS QUE NAVEGAM NAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES DAS ZONAS 3 E 4

A redução das prescrições técnicas prevista por um Estado-Membro, ao abrigo do artigo 23.º, n.º 4, da presente diretiva, para as embarcações que navegam exclusivamente nas vias da zona 3 ou 4 no seu território está limitada aos seguintes domínios:

Zona 3

— Ferros, amarras e cabos, incluindo o comprimento das amarras

— Velocidade (em marcha avante)

— Meios de salvação coletivos

— Estatuto de compartimentação 2

— Visibilidade da casa do leme

Zona 4

— Ferros, amarras e cabos, incluindo o comprimento das amarras

— Velocidade (em marcha avante)

— Meios de salvação

— Estatuto de compartimentação 2

— Visibilidade da casa do leme

— Segunda instalação independente de propulsão

*ANEXO V*

DISPOSIÇÕES PROCESSUAIS ESPECÍFICAS

*Artigo 2.01*

**Comissões de inspeção**

1. Os Estados-Membros criam comissões de inspeção.

2. As comissões de inspeção são compostas por um presidente e um grupo de peritos.

   Fazem parte de cada comissão na qualidade de peritos pelo menos:

   a) Um funcionário da administração competente para a navegação interior;

   b) Um perito em construção de embarcações de navegação interior e suas máquinas;

   c) Um perito náutico que possua um certificado de condução de embarcações em vias navegáveis interiores que autorize o seu titular a conduzir a embarcação à vela a inspecionar.

3. Os presidentes e os peritos das comissões são designados pelas autoridades do Estado-Membro em que as mesmas são criadas. No início das suas funções, os presidentes e os peritos declaram por escrito que as exercerão de forma totalmente independente. Tal declaração não é exigida aos funcionários públicos.

4. As comissões de inspeção podem recorrer à assistência de especialistas, de acordo com as disposições nacionais aplicáveis.

*Artigo 2.02*

*(Sem conteúdo)*

*Artigo 2.03*

**Apresentação do veículo aquático à inspeção**

1. O proprietário, ou o seu representante, apresenta o veículo aquático à inspeção no estado leve, limpo e equipado; deve igualmente prestar a assistência necessária à inspeção, por exemplo, fornecendo uma lancha adequada e pessoal, e facilitar o exame das partes do casco ou das instalações que não são diretamente acessíveis ou visíveis.

2. A comissão de inspeção exige uma vistoria em doca seca por ocasião da primeira inspeção. Pode dispensar-se tal vistoria se for apresentado um certificado de classificação ou um atestado de uma sociedade de classificação reconhecida declarando que a construção está conforme com as suas prescrições ou se for apresentado um atestado que demonstre que a autoridade competente já efetuou uma vistoria em doca seca para outros efeitos. Em caso de inspeção periódica ou de inspeção nos termos do artigo 14.º da presente diretiva, a comissão de inspeção pode exigir uma vistoria em doca seca.

   A comissão de inspeção procede a ensaios com as embarcações em marcha por ocasião de uma primeira inspeção de embarcações automotoras ou de comboios, ou quando tenham sido efetuadas modificações importantes nas instalações de propulsão ou no sistema de governo.

3. A comissão de inspeção pode exigir inspeções e ensaios em marcha suplementares, bem como outros documentos justificativos. Esta disposição aplica-se igualmente durante a fase de construção do veículo aquático.

*Artigo 2.04*

*(Sem conteúdo)*

*Artigo 2.05*

*(Sem conteúdo)*

*Artigo 2.06*

*(Sem conteúdo)*

*Artigo 2.07*

**Menções e alterações no certificado de navegação interior da União**

1. O proprietário, ou o seu representante, comunica à autoridade competente qualquer mudança de nome ou de propriedade do veículo aquático, da sua arqueação, número de registo ou porto de origem, e faz-lhe chegar o certificado de navegação interior da União para que este seja alterado.

2. Qualquer autoridade competente pode introduzir menções ou alterações no certificado de navegação interior da União.

3. Uma autoridade competente que introduza uma alteração num certificado de navegação interior da União, ou nele aponha uma menção, dá conhecimento desse facto à autoridade competente que emitiu o certificado.

*Artigo 2.08*

*(Sem conteúdo)*

*Artigo 2.09*

**Inspeção periódica**

1. Os veículos aquáticos são submetidos a uma inspeção periódica antes de expirar a validade dos certificados de navegação interior da União respetivos.

2. A autoridade competente fixa o novo período de validade do certificado de navegação interior da União de acordo com os resultados dessa inspeção.

3. O período de validade é mencionado no certificado de navegação interior da União e é comunicado à autoridade que emitiu esse certificado.

4. Se, em lugar de ser prorrogado o período de validade de um certificado de navegação interior da União, este for substituído por um novo, o antigo certificado é devolvido à autoridade competente que o emitiu.

*Artigo 2.10*

**Inspeção voluntária**

O proprietário de um veículo aquático, ou o seu representante, pode em qualquer momento pedir uma inspeção voluntária do mesmo.

Esse pedido de inspeção deve ser atendido.

*Artigo 2.11*

*(Sem conteúdo)*

*Artigo 2.12*

*(Sem conteúdo)*

*Artigo 2.13*

*(Sem conteúdo)*

*Artigo 2.14*

*(Sem conteúdo)*

*Artigo 2.15*

**Despesas**

O proprietário do veículo aquático, ou o seu representante, suporta todos os encargos decorrentes da inspeção do veículo aquático e da emissão do certificado de navegação interior da União, segundo uma tarifa especial a fixar por cada Estado-Membro.

*Artigo 2.16*

**Informações**

A autoridade competente pode permitir que as pessoas que comprovem um interesse fundamentado em tomar conhecimento do conteúdo do certificado de navegação interior da União o possam fazer e obter extratos ou cópias autenticadas do certificado, que serão identificadas como tais.

*Artigo 2.17*

**Registo dos certificados de navegação interior da União**

1. As autoridades competentes conservam um arquivo das minutas ou cópia de todos os certificados de navegação interior da União que emitiram e aí inserem todas as menções e alterações nos certificados, bem como as anulações e substituições de certificados. As autoridades competentes procedem à correspondente atualização do registo referido no artigo 17.º da presente diretiva.

2. Para permitir a tomada de medidas administrativas com vista à preservação da segurança e da normalidade da navegação e à aplicação dos artigos 2.02 a 2.15 do presente anexo e dos artigos 6.º, 9.º, 10.º, 13.º, 14.º, 15.º, 20.º, 21.º e 22.º da presente diretiva, deve ser facultada às autoridades competentes dos outros Estados-Membros e aos Estados Contratantes da Convenção de Manheim, bem como, sob reserva de um nível equivalente de proteção da privacidade, a países terceiros, a consulta ao registo efetuado segundo o modelo estabelecido no anexo II, com base em acordos administrativos.

*Artigo 2.18*

**Número único europeu de identificação de embarcação**

1. O número único europeu de identificação de embarcação (ENI) é formado por oito algarismos árabes segundo a estrutura definida no anexo II da presente diretiva.

2. Se o veículo aquático não dispuser de ENI à data de emissão do certificado de navegação interior da União, ele é-lhe atribuído pela autoridade competente do Estado-Membro em que o veículo foi registado ou tem o seu porto de origem.

   No tocante aos veículos aquáticos de países em que a atribuição de ENI não é possível, o ENI a inscrever no certificado de navegação interior da União é atribuído pela autoridade competente que emite o certificado.

3. O proprietário do veículo aquático, ou o seu representante, requer à autoridade competente a atribuição de um ENI. Compete-lhe também afixar no veículo esse ENI, tal como inscrito no certificado de navegação interior da União.

*Artigo 2.19*

*(Sem conteúdo)*

*Artigo 2.20*

**Notificações**

Cada Estado-Membro ou as suas autoridades competentes notificam a Comissão e os demais Estados-Membros ou notificam-se mutuamente:

a) Dos nomes e endereços dos serviços técnicos responsáveis, juntamente com a sua autoridade nacional competente, pela aplicação do anexo II;

b) Da ficha técnica a que se refere o anexo II, relativa aos tipos de ETAR de bordo que homologou desde a última notificação;

c) Das homologações reconhecidas de ETAR de bordo construídas segundo normas diferentes das enunciadas no anexo II, para efeitos da sua utilização nas vias navegáveis nacionais dos Estados-Membros;

d) No prazo de um mês, da retirada de uma homologação, bem como dos motivos que justificam a retirada de uma homologação de ETAR de bordo;

e) De eventuais âncoras especiais autorizadas na sequência de requerimentos de redução da massa das âncoras, indicando o tipo de âncora especial e a redução de massa autorizada. A autoridade competente só concede a autorização ao requerente transcorridos três meses da data de notificação à Comissão e sob reserva de esta não levantar objeções;

f) Dos equipamentos de navegação por radar e dos indicadores de velocidade angular que homologaram. Da notificação deve constar o número de homologação atribuído, bem como a designação do tipo, o nome do fabricante, o nome do titular da homologação e a data da homologação;

g) Das autoridades competentes responsáveis pela aprovação de empresas especializadas aptas a assegurar a instalação, substituição, reparação ou manutenção de equipamentos de navegação por radar e de indicadores da velocidade angular.

*ANEXO VI*

SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO

Critérios para o reconhecimento de sociedades de classificação

As sociedades de classificação reconhecidas ao abrigo do artigo 21.º da presente diretiva devem satisfazer todos os critérios seguintes:

1) A sociedade de classificação deve poder comprovar que dispõe de vasta experiência na avaliação do projeto e construção de embarcações de navegação interior. Deve dispor de um conjunto exaustivo de regras e regulamentos relativos ao projeto, construção e inspeção periódica de embarcações de navegação interior, nomeadamente para o cálculo da estabilidade em conformidade com a parte 9 dos regulamentos anexos ao ADN, previsto no anexo II, Estas regras e regulamentos são publicados pelo menos em alemão, francês, inglês ou neerlandês, e são continuamente atualizados e melhorados através de programas de investigação e desenvolvimento. Estas regras e regulamentos não devem ser incompatíveis com o direito da União nem com os acordos internacionais em vigor.

2) A sociedade de classificação deve publicar anualmente o registo das embarcações que classifica.

3) A sociedade de classificação não deve ser controlada por armadores, construtores navais ou outras entidades comercialmente implicadas no projeto, construção, equipamento, reparação, exploração ou seguro de embarcações, nem deve o seu rendimento depender de uma só entidade comercial.

4) A sede da sociedade de classificação ou uma sua filial autorizada a deliberar e agir em todos os domínios que lhe incumbam no quadro dos regulamentos que regem a navegação interior, deve estar localizada num Estado-Membro.

5) A sociedade de classificação e os respetivos peritos deverão ter uma boa reputação no setor da navegação interior; os peritos devem poder comprovar um elevado grau de competência, devendo agir sob a responsabilidade da sociedade de classificação.

6) A sociedade de classificação deve dispor de pessoal técnico, de gestão, apoio, controlo, inspeção e investigação suficiente para as tarefas a desempenhar e o número de navios classificados e para velar pela atualização permanente das capacidades e das regras e regulamentos. Deve ainda assegurar a presença de inspetores pelo menos num Estado- Membro.

7) A sociedade de classificação deve reger-se por um código de deontologia.

8) A sociedade de classificação deve ser gerida e administrada de modo a garantir a confidencialidade das informações solicitadas por um Estado-Membro.

9) A sociedade de classificação deve estar apta a fornecer informações pertinentes aos Estados-Membros.

10) A direção da sociedade de classificação deve definir e documentar a sua política, objetivos e empenho no que se refere à qualidade e assegurar que essa política é entendida, aplicada e mantida a todos os níveis da sociedade de classificação.

11) A sociedade de classificação deve elaborar, aplicar e manter um sistema de qualidade interno eficaz, baseado nos elementos pertinentes das normas de qualidade internacionalmente reconhecidas e conforme com a norma EN ISO/IEC 17020:2004, segundo a interpretação dada pelas disposições da IACS relativas à regulamentação da certificação dos sistemas de garantia da qualidade. O sistema de qualidade deve ser certificado por um organismo de auditoria independente, reconhecido pela administração do Estado no qual a sociedade de classificação estabeleceu a sua sede ou a filial referidas no ponto 4, e deve, nomeadamente, garantir que:

   a) As regras e regulamentos da sociedade de classificação são estabelecidas e mantidas de forma sistemática;

   b) As regras e regulamentos da sociedade de classificação são respeitadas;

   c) Os requisitos relativos às tarefas oficiais que a sociedade de classificação está autorizada a desempenhar são satisfeitos;

   d) As responsabilidades, competências e inter-relações do pessoal cujo trabalho afeta a qualidade dos serviços da sociedade de classificação são definidas e documentadas;

e) Todo o trabalho é levado a cabo em condições controladas;

f) É aplicado um sistema de supervisão que controle as ações e o trabalho dos inspetores e do pessoal técnico e administrativo empregados diretamente pela sociedade de classificação;

g) As principais tarefas oficiais que a sociedade de classificação está autorizada a desempenhar são executadas unicamente por inspetores próprios ou por inspetores de outras sociedades de classificação reconhecidas, ou sob a supervisão direta desses inspetores;

h) É aplicado um sistema de qualificação dos inspetores e de atualização contínua dos seus conhecimentos;

i) São conservados registos que comprovem o cumprimento das normas aplicáveis nos domínios abrangidos pelos serviços prestados, bem como o bom funcionamento do sistema de qualidade; e

j) É criado um sistema global de auditorias internas, planeadas e documentadas, relativas às atividades relacionadas com a qualidade, em todos os locais de trabalho.

12) O sistema de qualidade deve ser certificado por um organismo de auditoria independente, reconhecido pela administração do Estado-Membro no qual a sociedade de classificação estabeleceu a sua sede ou a filial referidas no ponto 4.

13) A sociedade de classificação deve obrigar-se a adaptar as suas regras e regulamentos às diretivas pertinentes da União e a comunicar imediatamente quaisquer informações úteis à Comissão.

14) A sociedade de classificação deve proceder periodicamente a consultas com as sociedades de classificação reconhecidas, a fim de assegurar a equivalência das respetivas normas técnicas e da sua aplicação, e deve permitir que colaborem na elaboração das suas regras e regulamentos representantes de Estados-Membros e outras partes interessadas.

*ANEXO VII*

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

| Diretiva 2006/87/CE | Presente diretiva |
|---|---|
| — | Artigo 1.º |
| Artigo 2.º | Artigo 2.º |
| — | Artigo 3.º |
| Artigo 1.º | Artigo 4.º |
| — | Artigo 5.º |
| Artigo 9.º | Artigo 6.º, n.os 1 e 3 |
| Artigo 8.º, n.º 1 | Artigo 6.º, n.os 2 e 4 |
| Artigo 8.º, n.º 4 | Artigo 6.º, n.º 5 |
| Artigo 3.º | Artigo 7.º |
| Artigo 4.º | Artigo 8.º |
| Artigo 11.º, n.º 2 | Artigo 9.º |
| Artigo 11.º, n.º 1 | Artigo 10.º |
| Artigo 14.º | Artigo 11.º |
| Artigo 13.º | Artigo 12.º |
| Artigo 12.º | Artigo 13.º |
| Artigo 15.º | Artigo 14.º |
| Artigo 16.º | Artigo 15.º |
| Artigo 18.º | Artigo 16.º |
| — | Artigo 17.º |
| — | Artigo 18.º |
| — | Artigo 19.º |
| Artigo 10.º | Artigo 20.º |
| — | Artigo 21.º |
| Artigo 17.º | Artigo 22.º |
| Artigo 5.º | Artigo 23.º |
| Artigo 6.º, suprimido pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho [1] | — |
| Artigo 7.º, n.os 1 a 3 | Artigo 24.º |
| — | Artigo 25.º |
| — | Artigo 26.º |
| — | Artigo 27.º |
| — | Artigo 28.º |

| Diretiva 2006/87/CE | Presente diretiva |
|---|---|
| Artigo 8.º, n.os 2 e 3 | Artigo 29.º |
| — | Artigo 30.º |
| Artigo 20.º, n.º 1 | Artigo 31.º |
| Artigo 20.º, n.º 2 | — |
| Artigo 22.º | — |
| — | Artigo 32.º |
| Artigo 19.º | Artigo 33.º |
| — | Artigo 34.º |
| Artigo 24.º | Artigo 35.º |
| Artigo 21.º | Artigo 36.º |
| Artigo 23.º | Artigo 37.º, n.os 1 e 2 |
| Artigo 7.º, n.º 4 | Artigo 37.º, n.º 3 |
| — | Artigo 38.º |
| — | Artigo 39.º |
| Artigo 25.º | — |
| Artigo 26.º | — |
| Artigo 27.º | Artigo 40.º |

(1) Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)

**Serviço das Publicações da União Europeia**
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT